12e Année ø N° 543 — 50 Centimes — 13 Février 1909 ø Tous les Samed

LA VIE AU GRAND AIR

DANS CE NUMÉRO :

LE MATCH BURNS-JOHNSON A SYDNEY

LES BOBSLEIGHS A CHAMONIX

L'équipe du *Griffon* a introduit l'usage des casques en cuir, utilisés par les entraîneurs à motocyclette et leurs coureurs.

(Voir le *Carnet du Sportsman, page 104.*)

Publications Pierre FAFITTE & Cie
JE SAIS TOUT :: FERMES ET CHATEAUX :: FEMINA
MUSICA :: LA VIE AU GRAND AIR :: ÉDITIONS D'ART
90, aven. des Champs-Elysées, et 9, aven. de l'Opéra

Abonnements :
Paris et départements . . . . . 24 *francs*
Etranger . . . . . 28 *francs*
Changement d'adresse : *0* fr. *75*

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

A LA
CORBEILLE FLEURIE
BRISE
EMBAUMÉE
VIOLETTE
ED. PINAUD
18, PLACE VENDÔME
PARIS

La Semaine Comique,

— Vous faites pour le Salon ?
— Une Vénus sortant de l'onde...
— Un peu usé...
— Aussi, je modernise : je la fais sortir d'une onde herzienne !

CACAO VAN HOUTEN

15 minutes pour 1 tasse avec le CHOCOLAT

1 seconde pour 10 tasses avec le CACAO VAN HOUTEN

PRÉPARATION INSTANTANÉE

Echantillon gratuit pour deux déjeuners
Ecrire Cacao VAN HOUTEN. — Agence Générale E.
2, rue Sainte-Cécile, Paris

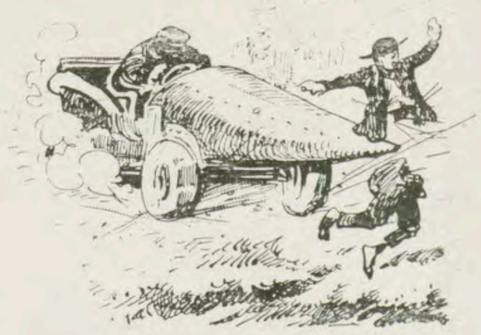
PRENEZ GARDE, Madam
vous commencez à grossir, et grossir, c'es
vieillir. Prenez donc tous les jours deu
dragées de THYROÏDINE BOUTY. et votre tail
restera ou redeviendra svelte. — Le flacon
50 dragées est expédié franco par le LABORATOIR
1, Rue de Châteaudun. Paris, contre mandat-post de 1
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTA
Avoir soin de bien spécifier : Thyroïdine Bout

PARFUM POMPEÏA

L.T. PIVER PARIS

Photographie d'Art FEMINA
Hôtel de FEMINA BON de réduction de 5% sur les tarifs
Il suffit de présenter ce bon 90, avenue des Champs-Elysées, pour bénéficier de cette remise
Les abonnés ont droit à 10 0/0
(Sur Présentation de leur quittance d'abonnement.)

par Henriot



La guillotine a des aspects barbares, repoussants et anti-modernes. Pourquoi ne pas se servir de l'automobile pour les exécutions capitales ?

La Bourse des Sports

ASSURANCES SPORTIVES

Les **Assurances spéciales**, 20, rue Taitbout, Paris. Téléphone 288-41.

L'assurance contre les accidents, pour être bien faite, c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contractent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours de spécialistes rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Qu'il s'agisse d'assurances automobiles, de chevaux et voitures, ou d'assurances individuelles, la police souscrite ne vaut que par les clauses y insérées, clauses qui varient à l'infini, suivant les cas.

Les **Assurances spéciales**, 20, rue Taitbout, à Paris, se chargent de toutes les assurances en général et tout particulièrement des assurances sportives, pour lesquelles elles se sont spécialisées.

Tous les sportsmen qui voudront être bien assurés et ne pas payer des primes exagérées feront bien de s'adresser aux **Assurances spéciales, 20, rue Taitbout,** Paris, qui leur donneront toute satisfaction.

Pour demandes, les **Assurances spéciales** enverront verbalement toutes explications utiles.

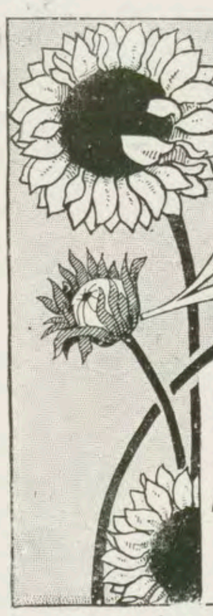
Pour donner rendez-vous, écrire ou téléphoner 288-41.

OBÉSITÉ Mesdames voulez-vous maigrir?
Prenez le matin dans un demi verre d'eau deux cuillerées de
RUBINAT LLORACH

VOITURES AUTOMOBILES DUPONT
10, rue Hautefeuille, 10, PARIS (VI)
Paris - Province - Étranger
APPAREIL de SUSPENSION "breveté" évitant toute secousse. — Personnel choisi et expérimenté.
Telephone 818-67
Adr. télégrap. DUPONTFEUIL-PARIS

POUDRE DENTIFRICE CHARLARD
Conservation, Blancheur des dents. Beauté éclatante des lèvres et de la bouche
Prix de la boîte, 2 fr. 50 franco.
EAU DENTIFRICE CHARLARD
Prix du flacon : 2 fr. 50
Pharmacie CHARLARD, 12, bd Bonne-Nouvelle
Ces deux produits, composés en 1765 par M. Charlard, prévôt du Collège des Pharmaciens de Paris, jouissent depuis cette époque de la faveur du public ; ils rendent les dents très blanches sans attaquer l'émail. — Pharmacie CHARLARD 12, Boulevard Bonne Nouvelle, PARIS.

SOCIÉTÉ Lumière ET SES FILS LYON



LA SEULE PLAQUE
donnant la Photographie directe de tous sujets avec leurs COULEURS est la
Plaque "AUTOCHROME"
EN VENTE PARTOUT
PROCÉDÉ A. & E. LUMIÈRE Breveté dans tous pays
Nouveau Papier "CELLO" Noircissement direct, par virage au platine
Nouvelle Plaque ÉTIQUETTE "VIOLETTE" Dépassant en sensibilité toutes les Emulsions antérieures
L'AGENDA LUMIÈRE 1909 format de poche (plus de 400 pages) se trouve partout : UN franc

OFFICIERS MINISTÉRIELS

Etudes de Me A. COLLIN, notaire, et de Me A. RENAULD, avoué à Bar-le-Duc.

VENTE

le jeudi 11 mars 1909, à 2 heures de relevée, en l'étude de Me COLLIN, notaire, rue du Bourg, n° 53, à Bar-le-Duc.

CHATEAU ET DOMAINE

du Faux-Miroir, finages de Contrisson, Revigny et Vassincourt.

Chapelle, serres, orangerie, faisanderie, très beau chenil.

Vastes communs propres a une exploitation agricole ou à l'élevage.

Pavillons pour chef de culture et jardinier.

Electricité, téléphone.

Parc, chalets, jardin potager avec arbres fruitiers en plein rapport.

Eaux vives, 200 hectares de bois en bordure du canal de la Marne au Rhin, 30 hectares de prés, 30 hectares de terres labourables facilement convertissables en prairies.

Le tout d'un seul tenant
(Voir les affiches.)

Station de Revigny, grande ligne de l'Est (Paris à Avricourt).

Arrêt des express, 2 heures 45 minutes de Paris, 1.800 mètres de la gare.

Mise à prix: 400.000 francs.

S'adresser pour renseignements :
à Me COLLIN, notaire,
dépositaire de l'enchère;
à Mes RENAULD et AUBRY, avoués
à Bar-le-Duc.

Ville de Paris (Terrains du Champs de Mars)
A adj. sur 1 ench., Ch. des Not. Paris, 2 mars 1909.

2 TERRAINS 1° Avenue de La Bourdonnais. Surf 250 m. M. à p. 250 fr. le m. 2° Avenue Charles-Floquet. Surface 577 mètres. M. à p. 16 fr. le m. S'ad. aux not. Mes MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS et DELORME, 11, r. Auber, *dép. ench.*

Ville de Paris
Adj. s. 1 ench. Ch. des Not. Paris, 23 mars 1909, du Bail d'un **CHALET** à St-Maurice, route de St-Mandé Cont. 4.400 m. M. à p. loyer annuel 2.500 fr. S'ad. aux not. Mes DELORME et MAHOT DE LA QUÉRANTONNAIS, 14, r. des Pyramides, *dép. de l'ench.*

VENTE au Palais de Justice, à Paris, le mercredi 24 février 1909, à 2 heures, en 7 lots :

1° CHATEAU ET PARC DU GREGO
Maison de garde, maison et jardin, 2 métairies de Kerséo, 2 métairies du Petit-Cliscoët, 2 métairies de Toulcar et de Cliscoët, terrain sis commune de Surzur, arrondissement de Vannes (Morbihan). Cont. totale environ : 255 hectares 56 ares 59 cent. Mise à prix : 165 800 francs.

2° 2 METAIRIES DE QUENICOUCHE
2 métairies de Ker-Havre, metairie de Coetdihuel, 2 métairies de Brison, terrain, sis commune de Surzur et de la Trinité. Contenance totale : environ 166 hect. 85 ares 21 cent. Mise à prix : 87.100 francs.

3° METAIRIES de Bilaire, de Trebilaire de Craneguy, taillis de Craneguy, terrain, sis commune de Surzur, Contenance totale : environ 146 hectares 11 ares 90 centiares. Mise à prix : 81.400 francs.

4° METAIRIES de Lanvedic, de Ber-Ybo, de Kerjano, 2 métairies de Bel, 2 taillis de Beaujour, terrain, sis commune de Surzur. Contenance totale : environ 131 hectares 88 ares 79 centiares. Mise à prix : 85.600 francs.

5° PRAIRIE SISE COMMUNE DE THEIX
Contenance : environ 4 hectares 48 ares 30 centiares. Mise à prix : 3.400 francs.

6° 2 METAIRIES DE KER-AUFFRET
3 métairies de Vinihy, terrain, sis commune de Surzur. Contenance totale : environ 161 hectares 74 ares 90 cent. Mise à prix : 80.000 francs.

7° METAIRIE DE DOUAIRO et Terrain sis commune de Surzur et de Lauzach. Contenance totale : environ 31 hect. 52 ares 10 cent. M. à p. 10.000 fr. S'adresser à l'étude de feu Me DENORMANDIE, Mes GIEULES et BRÉMARD, avoués, et à Me DUFOUR, notaire à Paris.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
Paris et Départements ..... 24 fr.
Etranger ..... 28 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75

13 Février 1909 — N° 543
PUBLICATIONS PIERRE LAFITTE & Cie
90, avenue des Champs-Élysées, PARIS — Téléph. 528-64, 528-66, 528-68
Publicité : HUGUET-MINART & Cie, 11, boulev. des Italiens

PUBLICITE :
Pages d'Annonces, la ligne ..... 2 fr.
La page ..... 600 fr.
Encartage ..... 750 fr.

UN ACCIDENT DE WRIGHT A PAU

Wilbur Wright a repris, sur son terrain de Pont-Long, la série de ses expériences. Son nouveau moteur fonctionne à merveille. Il a commencé à donner à son élève, Paul Tissandier, des leçons de conduite. Dans un premier essai de vol à deux, l'appareil, mal assujetti sur le chariot du rail, se cabra, le gouvernail arrière toucha le sol et se brisa. L'aviateur continua pendant 200 mètres à 1 m. 50 du sol et se posa doucement à terre. Le lendemain, le gouvernail était réparé et Wilbur faisait avec son élève un vol de 28 minutes.

Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays.
Published on february 13th 1909. Privilege of Copyright in the United States reserved under the Act approved march 3rd 1905, by Pierre Lafitte et Cie.

LA GRANDE SEMAINE D'HIVER

Par GEORGES CASELLA

Notre collaborateur qui est, on le sait, un amant passionné de la montagne, a suivi la caravane du Touring-Club ✍ Il résume ses impressions pour les lecteurs de la *Vie au Grand Air* ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍

Il m'est particulièrement agréable de rendre compte d'une des plus belles manifestations du tourisme, parce qu'elle servit à faire aimer la montagne, et que je suis de ceux qui ressentent pour elle une passion profonde et despotique. Jamais projet ne fut si parfaitement accompli, et nous qui avons suivi, heure par heure, la caravane désormais fameuse, nous en garderons un souvenir ému et fervent. J'avais commencé par me fendre le front en descendant la piste des bobsleighs à Chamonix, avant de rejoindre l'armée audacieuse des touristes. Cela m'a donné des idées très nettes sur les sports d'hiver et, je vous prie de croire que rien ne vaut une blessure, pour vous inciter à l'héroïsme. Il en faut quelque peu, pour risquer du premier coup la mrache en skis sur les pentes de neiges, la glissade en luge, en bob ou en skeleton, et je dois avouer que tous les excursionnistes furent, soudain, des manières de héros. L'enthousiasme fait de ces miracles, et quel voyage pouvait mieux provoquer l'enthousiasme que celui-ci, qui promena des centaines de profanes à travers les décors les plus merveilleux du monde ? Beaucoup, parmi les touristes présents, visitèrent l'Oberland ou l'Engadine, qu'une publicité heureuse vante à des milliers de sportsmen, mais la plupart ignoraient les coins admirables de notre pays, que magiquement, le Touring-Club sut révéler, et il fut en cela fidèle à son beau programme : « Faire connaître et aimer la France ».

Le temps favorable, l'initiative intelligente des sociétés locales, le dévouement des chasseurs alpins qui délégùèrent des skieurs et des fanfares, l'entrain confiant de la caravane, secondèrent l'œuvre du T. C. F. Mais, comment ne pas applaudir au tour de force réalisé, quand on constate que pas une partie du programme ne fut négligée et qu'aucun retard n'entrava la marche tracée, minute par minute, route par route, à travers la Savoie et le Dauphiné ? A Grenoble, j'ai trouvé les touristes quelque peu déçus de ne pas apercevoir de neige, bien que ma tête, entortillée de linges, leur fut un sûr garant qu'on en foulerait bien près de là. Fallait-il s'astreindre à n'écouter que la musique tzigane du somptueux Hôtel Moderne, à ne contempler que l'architecture du Palais de Justice ou l'aspect mélancolique des quais de l'Isère ? La parole éloquente de M. Henri Bolland rassurait vite les voyageurs déçus. Sa conférence servit de préface instructive au livre d'aventures que nous allions vivre, et cette préface fut illustrée des plus remarquables vues de montagnes que sut produire la photographie des couleurs. Bienfaits du cinématographe et des paroles dorées ! L'espoir regagnait vite la troupe ardente de ces explorateurs en herbe. Une retraite aux flambeaux, une fête nocturne à la patinoire du Polygone, l'embrasement féerique des forts sur un ciel piqué d'étoiles, perpétuaient l'illusion que chacun portait en son cœur.

Le lendemain, nous partions pour le Monestier-de-Clermont où la neige faisait défaut. Mais le capitaine norvégien Qvalle et ses hommes nous accompagnaient, et ces skieurs inimitables trouvèrent un champ de neige oublié par le soleil. La fête était sauvée. Le Ski-Club-Dauphinois qui redoutait de voir couronner ses efforts par une défaite, se réjouit de voir glisser les champions sur les étroites bandes blanches que la chaleur avait respectées. Les traîneaux automobiles seuls restèrent piteusement sur la route, remettant leurs essais à une époque plus opportune. Nous n'en revînmes pas moins enchantés d'avoir admiré un cercle de cimes étroites dans un azur léger, des vallées profondes parsemées de chalets épars, et le plus délicat crépuscule. Ce fut, enfin, la merveilleuse excursion à travers les défilés de la Grande-Chartreuse, où trente-trois traîneaux ornés d'oriflammes, se suivirent, le long des torrents et des précipices, au bruit de cent clochettes !... Jamais vous ne reverrez ce spectacle qui nous ramena aux époques primitives du tourisme. Les rochers, où s'égouttaient des stalactites géants, fermaient l'horizon d'une double muraille schisteuse, couronnée parfois d'une pointe élancée, dont la neige se dorait au soleil, poudrée de taches blanches ou fardée de feuilles mourantes cuivrées encore des teintes de l'automne ! Nous n'oublierons jamais la route de Fourvoirie à Saint-Pierre-de-Chartreuse, qu'un ingénieux ami des montagnes, M. Colas, avait recouverte de neige, en captant deux avalanches. Je vous le dis, ces choses prennent vite l'apparence de grandes actions, et M. Colas luttant contre le soleil en apportant la neige jusque sous les tunnels, en aidant à la toilette hivernale du jardin de la France, mérite mieux qu'un banal merci. Je ne dirais rien de l'émotion que nous eûmes, à glisser entre ces blocs magnifiques dont les crêtes vives accrochaient la lumière, ni de la beauté de Saint-Pierre-de-Chartreuse, apparu tout à coup au sommet d'un col, avec ses maisons basses, son hôtel enrubanné, ses arcs de triomphe où s'enroulaient de somptueuses devises, ceci m'entraînerait trop loin. Après une descente rapide, nous retrouvions une partie de la caravane qui, depuis le matin, s'exerçait aux sports d'hiver et ne cessait d'admirer l'équipe norvégienne. Deux tours de luges, quelques chutes inoffensives qui nous transforment en bonshommes de neige, et nous descendons en car alpin vers Grenoble, dont les mille lumières transforment le fond de la vallée en fournaise vive sur laquelle tournoient les gazes vertes d'une nuit lunaire.

Sur la route de la Chartreuse.

Une longue théorie de traîneaux mena jusqu'à Saint-Pierre-de-Chartreuse et au col de Porte, les touristes émerveillés. Dans le traîneau d'avant, M. Auscher, vice-président et Mme Auscher.

Le même soir, un grand banquet réunissait les personnalités grenobloises aux membres de la caravane. Le docteur Léon Petit, président du tourisme hivernal au T.C.F.; M. Vialet, maire de Grenoble, les généraux, les présidents de sociétés locales, palabrèrent avec passion dans un religieux silence. Mais que dire des paroles émues du capitaine Qvalle, qui, en quelques mots, obtint un triomphe immense ! La fanfare des Alpins alternait avec les discours que coupaient inopinément les décharges du magnésium de notre photographe Simons. Belle soirée de fraternité et de patriotisme.

Albertville nous reçut dignement et nous nous souviendrons de l'accueil de tous. Mais hélas ! si la sympathie ne faisait pas défaut, si les musiques militaires rivalisaient d'harmonie et d'ensemble, la neige semblait encore manquer. Nous la trouvâmes à quelques kilomètres, abondante et fraîche, et ce fut pour les soldats alpins, pour les Norvégiens stupéfiants, pour les débutants de la caravane, une heureuse journée sportive. Le soir, nous pûmes, au banquet, apprécier l'esprit subtil de M. Chaix, comme nous avions goûté, la veille, la clarté précise des discours de M. Auscher. Ces deux vice-présidents, lorsqu'ils eurent à tâche de remplacer le docteur Léon Petit, orateur inimitable, surent exposer le programme du Touring-Club sous un angle exact, toujours différent, avec un bon garçonnisme, un entrain, une verve, propres à resserrer les liens de camaraderie qui s'établirent vite entre des voyageurs venus des quatre coins de la France.

Je passerai sur la journée pendant laquelle nous nous rendîmes d'Alberville au Fayet-Saint-Gervais. L'arrivée au crépuscule fut pourtant l'une de nos impressions profondes, dans le cirque des aiguilles de Warens, qu'une buée rose et mauve ceignait d'écharpes flottantes ; — mais nous arrivons à Chamonix, et c'est la neige, les immenses tapis blancs jetés à travers les forêts et les routes, des cimes crénelées jusqu'à l'Arve endormie. Le Cercle des Patineurs de Paris s'était uni au Club des Sports Alpins pour nous recevoir. Un immense arc de glace s'éclairait de l'éclat de lampes intérieures et du reflet de dix feux de Bengale unicolore. Pompiers, fanfares, rivalisèrent, et quand le bruit des musiques, les chants, les cris, les lumières s'éteignirent, le Mont-Blanc

apparut avec son double glacier, ses pointes et ses dômes et sa suite formidable d'aiguilles hérissées et terribles.

Il va sans dire que les sports allaient leur train à Chamonix avant notre arrivée. MM. Couttet et M. Lavaivre hébergeaient, depuis huit jours, une jeunesse turbulente et joyeuse, qui compte parmi elle les premiers patineurs du monde. Le match international de hockey, au dire des spectateurs, fut l'une des plus passionnantes rencontres que l'on pût voir. Les équipes suisses, tchèques et belges, furent défaites et ce ne fut que bien difficilement que l'équipe anglaise triompha des patineurs de France.

Le lendemain, tandis qu'une partie de la caravane visitait les gorges de la Diosaz, les représentants de la Presse, gagnés par le délire ambiant, s'entraînaient à descendre les pistes de luges. L'idée m'était venu, depuis plusieurs jours, d'organiser avec le concours de M. Simond, président du Club des Sports alpins, la Coupe de la Presse, mais j'avoue que je ne m'attendais pas à un tel succès. Ce ne furent, pendant deux jours, que discussions sur les virages et sur les qualités des luges basses ou hautes, paris engagés, défis lancés. La presse sportive faisait enfin du sport, et je vous assure qu'elle en fit avec courage et avec passion. Avant l'entraînement, nous avions assisté à l'arrivée des courses militaires de skis. Le caporal de Givré, des chasseurs alpins, qui précédait le quatrième Norvégien, nous fit croire un instant qu'il en était vainqueur. Nous apprîmes plus tard que son départ avait de beaucoup précédé celui du dernier Norvégien. Un temps viendra où nous verrons sur la même ligne les soldats des deux pays. Les noms d'Alfred Couttet, qui vient d'être nommé champion de France à Morez, de Payot, de Tairraz, tous de Chamonix, sont déjà célèbres. Chamonix, dans quelques années, égalera la Norvège.

La Coupe de la Presse fut vaillamment disputée. Richmann, du *Monde Illustré*, la gagna non sans lutte. Jacques Miral, de l'*Auto*, sur qui de gros paris étaient engagés et qui était notre grand favori, le suivit de fort près. Jean Lafitte qui représentait la *Liberté*, Meurisse, l'excellent reporter photographe, arrivèrent devant l'*Intransigeant*, la *Petite Gironde*, la *Presse*, la *Patrie*, les *Sports*, le *Gaulois*, les *Débats* et la *Libre Parole*. Notre camarade Frantz Reichel, déjà blessé dans un match de football, avait fait une chute durant l'entraînement. Il se contentait, non sans regret, de faire un starter impeccable.

En route vers Argentières.

L'organisation de la caravane était parfaite. Chaque voyageur avait un carnet lui indiquant pour chaque ville, l'hôtel et le numéro de sa chambre, pour chaque excursion, le numéro de son traîneau.

Au banquet de Chamonix.

Dans chaque ville, les caravanais furent reçus officiellement par les autorités civiles et militaires. Cette photographie a été prise au banquet final, à Chamonix, au moment où le préfet de la Haute-Savoie prenait la parole.

Le départ de la course de dames.

Une course de luges, dotée, depuis par les membres de la presse qui suivaient l'excursion et réservée aux dames de la caravane, revint à Mme Lecaron.

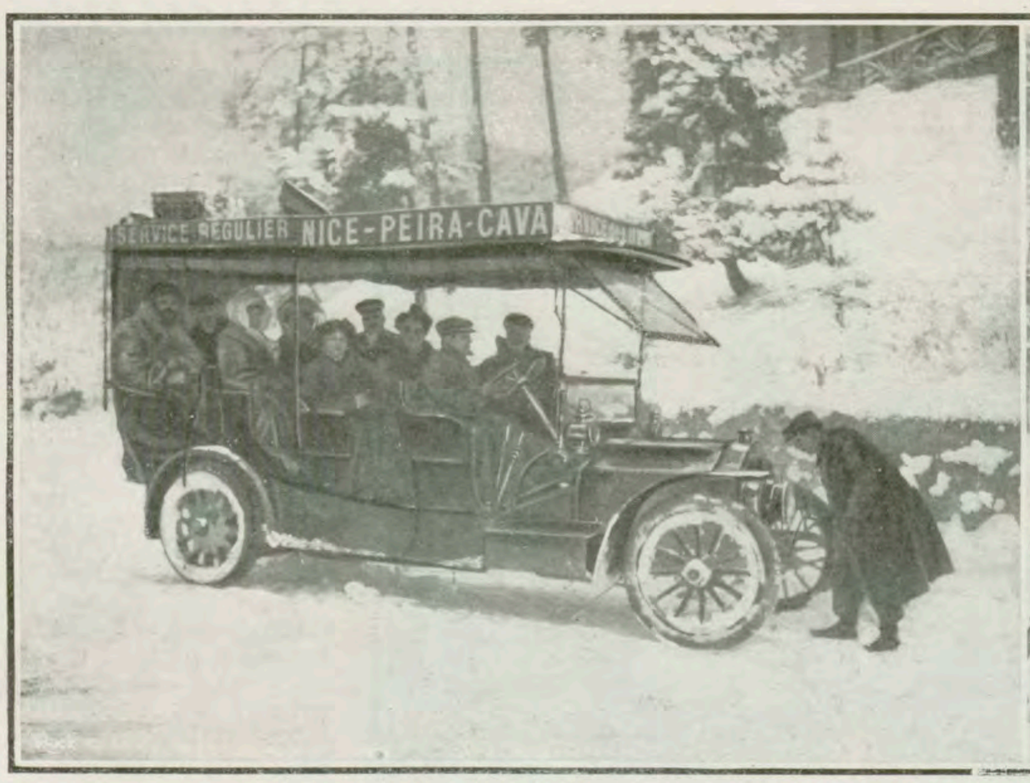
Après que la Presse eut été reçue officiellement par M. Simond, président du Club des Sports alpins et par M. Curral, président du Syndicat des Hôteliers, nous allâmes voir les sauts des Norvégiens, ces sauts prodigieux dont la Presse entière a parlé et qui ne cessent de surprendre les spectateurs les mieux avertis. Les Chamoniards osèrent tenter aussi — et d'une manière remarquable — le saut du grand tremplin, après le capitaine Qvalle, Durban Hansen et les frères Schmidt que l'excellent sportsman Etienne Giraud avait ravis à Saint-Moritz.

Je ne voudrais pas oublier la course des Dames, organisée aussi par la Presse, qui nous révéla en Mme Lecaron, Mlle Lucas-Championnière, Mme Arnhold, Mlle Sirven, Mme Thierry-Mieg, Mme Auscher, d'excellentes sportswomen. Après le départ des Norvégiens qui fut une véritable manifestation, après le dernier banquet officiel où le Dr Léon Petit prononça de fougueuses, patriotiques et spirituelles paroles, où M. le Préfet de la Haute-Savoie prédit au sport d'hiver le plus brillant avenir, où le colonel Raffa, délégué par le Ministère de la guerre d'Italie, applaudit à l'initiative française, où, enfin M. Courtois, inspecteur délégué du P.-L.-M. cita des chiffres éloquents, tout à l'éloge de la Compagnie et des stations hivernales, ce fut la séparation, la « dislocation », comme dit le programme.

Et quel mot est plus juste que ce mot qui exprime le déchirement et la rupture. MM. Bossonney et Simond avaient beau nous dire : « Vous reviendrez à Chamonix! » M. Léon Petit et M. Auscher avaient beau nous crier : « A l'année prochaine, dans les Vosges! » et M. Yvon Imbert qui a déjà présenté le programme de l'an prochain avait beau surenchérir, c'était, malgré tout la fin d'une belle et noble fête, et il n'est rien de plus douloureux que le lendemain de ces fêtes où l'on a senti que le plaisir peut venir d'une joie noble et grande.

Applaudissons à l'entreprise patriotique du T. C. F. et disons aussi : « A l'année prochaine, où vous voudrez, pourvu que ce soit dans notre patrie que vous nous apprenez à connaître! »

Georges Casella.



Les sports d'hiver sur la Côte d'Azur.

Peira-Cava est une station qui offre cet avantage inestimable d'être située aux portes de Nice. Un service de cars Lorraine-Dietrich transporte les voyageurs des bords de la Méditerranée au milieu des neiges chères aux amateurs de sports.

Les sports d'hiver aux Pyrénées.

Le Comité des sports d'hiver de Cauterets a donné, le 31 janvier, une fête comprenant des courses en skis, des concours de luges et de bobsleighs. Plus de deux cents skieurs prirent part à la course dont Bordenave, champion du Vignemale, fut le vainqueur.

AUTOMOBILE

UNE SEMAINE D'AVIATION

UNE grande semaine d'aviation sera organisée, cette année, à Reims à la fin d'août ou au commencement de septembre. Elle comporte un grand prix de 100.000 francs et 50.000 francs de prix divers. Ces chiffres ne sont qu'un minimum et l'on peut considérer dès maintenant comme assuré, qu'il y aura, en plus de ce chiffre de 150.000 francs affecté à l'aviation proprement dite, des prix qui seront consacrés à d'autres épreuves aéronautiques.

La manifestation de Reims s'annonce donc comme un événement grandiose qui tiendra lieu, pour les aéroplanes, de ce qu'a été pour les automobiles la coupe Gordon-Bennett.

C'est grâce à la généreuse initiative du marquis de Polignac qu'il nous sera donné d'assister à semblable concours d'aviation. Les épreuves seront données dans la vaste plaine de Bétheny. Aucun emplacement ne pouvait être mieux choisi. Un circuit de 10 kilomètres sera parcouru, sans que le public perde de vue un seul instant les évolutions des concurrents aériens.

En outre, Reims est la ville rêvée grâce à sa proximité de Paris, de l'Angleterre, de la Belgique, de l'Allemagne, de la Suisse.

On peut donc compter assister à des épreuves où lutteront ensemble tous les appareils actuellement connus et ayant fait leurs preuves. Nous reviendrons d'ailleurs sur cet événement sportif.

LA Coupe du Mont-Blanc, disputée à Chamonix, réunit 12 bobsleighs. L'équipe de la Frégolière gagna en 1 m. 30 s., battant de 3 s. le précédent record. L'équipe Arnhold, arrivée seconde, expérimentait pour la première fois les casques en cuir des motocyclistes.

CYCLISME

UN VRAI CHAMPION

LORS de son arrivée, le sprinter américain Clark se vit tresser d'épaisses couronnes de lauriers. C'était un champion incomparable, meilleur que Major Taylor, supérieur à Kramer, etc... etc... Evidemment, cela aurait pu nous émouvoir, mais ceux qui parlaient ainsi ne le connaissaient pas mieux que nous et ils avaient si souvent employé semblables expressions pour nous présenter de vagues non-valeurs yankees, que le plus sage était d'attendre pour se rendre compte de visu de la qualité du jeune sprinter.

A son premier match, il nous donna l'impression d'un homme extrêmement vite, bon tacticien, mais à court de forme. Il fallait encore temporiser, nous fîmes crédit à Clark.

Nous ne regrettons pas d'avoir attendu, car aujourd'hui nous pouvons en toute sincérité dire tout le bien que nous pensons de l'Australien. Opposé dimanche dernier au roi de l'hiver, Van den Born, et à l'excellent Roannais, Dupré, il a fait preuve de qualités extraordinaires qui sont bien celles qu'on exige d'un coureur de vitesse.

Et il a infligé au coureur belge sa première défaite régulière depuis le commencement de la saison. Van den Born a, il est vrai, été déclassé de la première place dans une manche, mais le résultat n'en a pas été autrement modifié puisque Clark s'adjugeait la première place avec 4 points, devant Dupré avec 5 points et Van den Born avec 9 points.

SEIGNEUR vient de remporter l'un des plus beaux succès de sa carrière de cycliste déjà longue. Dans la course de 50 kilomètres derrière tandems, dimanche dernier, il est parvenu à triompher de deux hommes pourtant confirmés dans la spécialité : Mac Farland et Berthet.

ATHLÉTISME

LE CHAMPIONNAT DE LUTTE

LE jury du Championnat de France de lutte amateurs de la *Vie au Grand Air*, a pris une décision qui satisfera tous les sportsmen. On sait que le classement avait donné comme résultats dans les diverses catégories : 1. Nytram, 2. Lemaire ; 1. Schmid, 2. Halary ; 1. Helle, 2. Neveu. Ce règlement ne nous a pas satisfaits. Les provinciaux étaient déjà avantagés par la faveur qu'on leur avait accordée de ne venir lutter que le jour de la finale. Leur donner d'autorité la seconde place du Championnat de France était une injustice flagrante. Aussi avons-nous décidé de donner la deuxième place aux provinciaux qui avaient résisté aux vainqueurs plus longtemps que le troisième du championnat.

C'est ainsi que nous avons modifié le classement :

Poids lourds. — 1. Nytram, 2. Louis Lemaire, 3. Siobud.

Poids moyens. — 1. Schmid, 2. Marsoin, 3. Halary.

Halary a été vaincu par Schmid en 2 minutes, Marsoin en 35.

Poids légers. — 1. Helle, 2. Davis, 3. Neveu.

Davis a résisté 5 minutes 50 à Helle, Neveu seulement 3 minutes 10.

JUSQU'ICI nous avions toujours supposé que, dans un match de boxe, pour être déclaré vainqueur, il fallait avoir l'avantage, donner plus de coups que son adversaire, et les porter mieux. Hélas ! nous nous trompions puisque Moreau, samedi soir, a été déclaré vainqueur de Jack Meekins, aux Folies-Bergère. Cette décision absolument injuste a déplu aux sportsmen qui s'imaginaient que la victoire de Moreau n'était pas absolument obligatoire dans tous combats.

HIPPISME

LA SEPTIÈME COURSE

LA semaine dernière, la Société du demi-sang a inauguré sur son hippodrome de Vincennes le régime des réunions de sept courses. On chercherait en vain l'utilité d'une semblable innovation : le besoin de multiplier le nombre des épreuves peut se faire sentir, lorsqu'on s'adresse à une nombreuse variété de concurrents et qu'on est à même de renouveler l'intérêt à chaque course. Il ne semble pas que ce soit le cas ; il y avait notamment, dimanche, cinq handicaps sur sept épreuves. De toute façon, le Comité de la Société, qui refuse d'établir la prime à l'éleveur sous prétexte de pénurie d'argent, est moins à court quand il s'agit de donner une allocation supplémentaire par réunion. Il sera bon de le lui rappeler dès que l'occasion se présentera de nouveau. Constatons avec plaisir que cette innovation a peu de chance d'être imitée sur les autres hippodromes.

LES engagements pour le Grand Steeple-Chase et pour la Grande Course de Haies d'Auteuil viennent d'être publiés. Le nombre des concurrents éventuels est en augmentation sur les chiffres de l'an dernier. Enfin, l'élément international est représenté par vingt-deux engagements anglais, parmi lesquels il faut noter pour le Grand Steeple celui de Rubio, le vainqueur du Grand National de 1908.

LE Lincolnshire handicap et le Grand National se disputeront respectivement le 23 et le 26 mars. Et déjà le marché est ouvert sur les principaux concurrents de ces deux épreuves. Cela nous semble véritablement extraordinaire à nous qui ne pouvons appuyer la chance de nos sélections que dans la demi-heure précédant la course.

Principaux Résultats sportifs du 1er au 7 Février

CYCLISME

7 FÉVRIER. — Vélodrome d'Hiver. — *Course scratch internationale.* — 1. Delage ; 2. Moretti, à 1/4 de roue ; 3. Heller, à 20 centimètres ; 4. Comès, à 1 longueur ; 5. Martin ; 6. Pomier.

Match international : 1re manche (1.000 mètres). 1. Dupré ; 2. Clark ; 3. Van den Born. Van den Born est déclassé pour avoir gêné Dupré. — 2e manche (2.000 mètres). 1. Clark ; 2. Dupré, à 1/2 roue ; 3. Van den Born, à 1/4 de roue. — 3e manche (1.000 mètres). 1. Clark ; 2. Dupré, à 1/2 roue ; 3. Van den Born.

50 kilomètres derrière tandems : 1. Seigneur ; 2. Mac Farland, à 5 mètres ; 3. Berthet, à 50 mètres. Ce n'est qu'à l'emballage que les positions se définissent, les trois coureurs étant ensemble. Aux 30 kilomètres, Mac Farland avait été lâché de 50 mètres, mais était revenu aux 40 kilomètres. Le record local qui appartient à Brocco avec 58 m. 24 s. reste toujours debout.

40 kilomètres derrière motos : 1. Léonard, en 32 m. 6 s. 3/5 ; 2. Schwab, à un tour ; 3. Bardonneau, à 5 tours ; 4. Gombault, à 8 tours.

ATHLÉTISME

5 février. — *New-York :* Longboat bat en 2 h. 44 m. 3 s., sur la distance du Marathon, le coureur anglais Shrubb qui, après avoir tenu la tête pendant 35 kilomètres, s'affaisse exténué au 39e kilomètre. Jusqu'aux 20 milles, Shrubb a battu tous les records.

6 février. — *Wonderland :* Joe Jeannette bat Croxon par knock-out au second round, Johnny Hughes et Truffler font match nul.

7 février — *Polo :* Le Racing-Club bat, pour le Championnat de Paris, le Sporting-Club Universitaire par 23 points à 3. Le Stade français bat, au Parc des Princes, le Cercle Amical par 35 points à 0.

HIPPISME

4 février. — *Pau :* Prix Spécial de la Société des Steeple-Chases de France (steeple-chase, handicap (5.000 francs, 4.000 mètres). 1. Rêves d'Or à M. P. Patras (P. Kalley) ; 2. Canada à quatre longueurs ; 3. Dom Carlos à trois longueurs. N. pl. : On the Green, Appendicite, Ruticau. Pari-mutuel : gagnant, 34 francs ; placés, 12 francs, 8 fr. 50.

Autres gagnants de la journée : Finlande (gagnant, 185 fr. 50 ; placé, 24 francs) ; Noires Terres (gagnant, 41 francs ; placé, 19 francs) ; Domination (gagnant, 11 francs ; placé, 7 fr. 50).

7 février. — *Pau :* Grand Prix de Pau (steeple, handicap, 25 000 francs, 4.300 mètres). 1. Bonfire, au comte de Castelbajac ; 2. Roi du Monde, à 2 longueurs 1/2 ; 3. Alexandrine, à 10 longueurs. Non placés : Rêves d'Or, Reine Jeanne II, Pierre Ybarol, Forest Star, Don Carlos, Canada. Pari mutuel : gagnant, 22 fr. 50 ; placés, 9 francs, 11 fr. 50, 17 francs.

Autres gagnants ; On the Green (gagnant, 13 fr. 50), Mon Pays (gagnant, 11 francs, placé, 8 francs) ; Hérisson II (gagnant, 19 francs ; placé, 8 francs).

L'INITIATION AUTOMOBILE [1]

Par H. PETIT

VIII. — VILEBREQUIN ET VOLANT

Le vilebrequin est la colonne vertébrale d'un moteur & Les différentes formes des vilebrequins de polycylindres.

Nous avons montré, dans un de nos premiers articles, que le moteur d'automobile était un moteur à quatre temps, c'est-à-dire que chaque piston fournit, par l'intermédiaire de sa bielle, un certain travail moteur, qui dure pendant une demi-révolution du volant, et absorbe ensuite du travail pour accomplir les trois demi-révolutions suivantes.

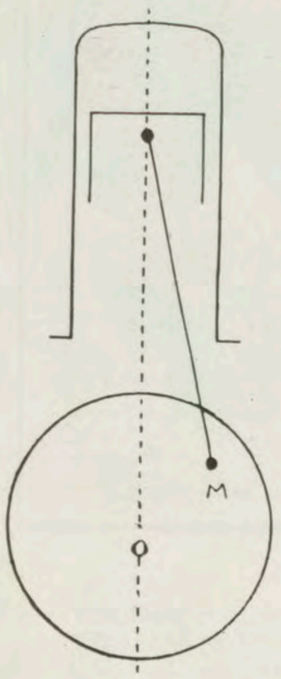


Fig. 1.

Schéma de l'attache du volant à la bielle, dans un monocylindre.

Il nous faudra donc un organe susceptible d'emmagasiner cette énergie, et d'en restituer une partie en temps voulu. Cet organe, c'est le volant.

Le volant sera constitué par une sorte de roue en fonte, ou mieux, en acier coulé, mobile autour de son axe.

La tête de bielle agira en un point de cette roue, sur un maneton parallèle à l'axe.

Dans les moteurs monocylindriques, les volants sont, en général, au nombre de trois : l'un, extérieur, sera étudié au chapitre de l'embrayage.

Les deux autres, jumelés, sont enfermés dans le carter. Ils portent chacun un bout d'arbre, assemblé à cône et clavette en leur centre, qui roulent dans leurs coussinets.

Un de ces bouts d'arbre, prolongé extérieurement, sert pour la mise en marche. L'autre, sortant du carter en arrière du moteur, porte le troisième volant qui sert à transmettre le mouvement à la voiture.

Les deux volants sont réunis au moyen d'un axe en acier cémenté et trempé, dit axe d'accouplement, sur lequel vient s'articuler la bielle.

sert à la mise en marche. Voilà pour les monocylindres.

Les polycylindres. Il était naturel que, pour obtenir un couple moteur plus régulier, on augmentât le nombre des cylindres. Ainsi sont nés les moteurs à deux, trois, quatre, six et même huit cylindres.

Chaque cylindre comporte naturellement un piston et une bielle. D'ordinaire, les cylindres sont placés parallèlement, tous leurs axes étant dans le même plan vertical. Ce plan vertical contient l'axe de rotation de l'arbre, quand le moteur n'est pas désaxé, et lui est parallèle en cas contraire.

C'est cet arbre qui a reçu le nom de vilebrequin. Voyons un peu comment il va être construit.

Comme le vilebrequin rudimentaire du monocylindre, il comportera un certain nombre de parties, un dispositif de mise en marche à une extrémité, et un mode d'attache du volant à l'autre; il portera, en outre, un pignon denté qui commandera la distribution et les organes accessoires. Enfin, il comprendra autant de manetons de bielles que le moteur a de cylindres.

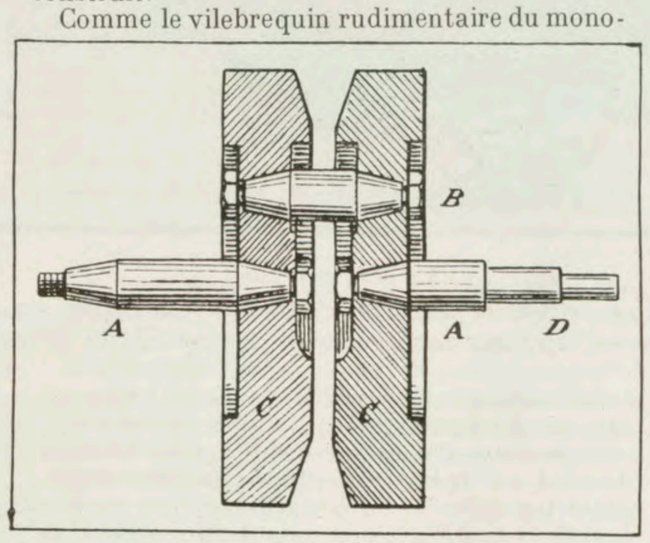


Fig. 2.

Arbre avec maneton encoché entre deux volants.

A A Tourillons. B Maneton. C C Volants manivelle. D Attache de la mise en marche et des engrenages de distribution. E Attache de l'embrayage.

Le vilebrequin d'un quatre-cylindres. Étudions, si vous le voulez bien, d'un peu plus près le vilebrequin d'un moteur à quatre cylindres.

Il pourra comprendre deux, trois, quatre ou cinq paliers.

Dans le premier cas, seules, ses deux extrémités seront soutenues ; cette solution convient pour les moteurs de petite puissance dont les quatre cylindres sont fondus d'un seul bloc.

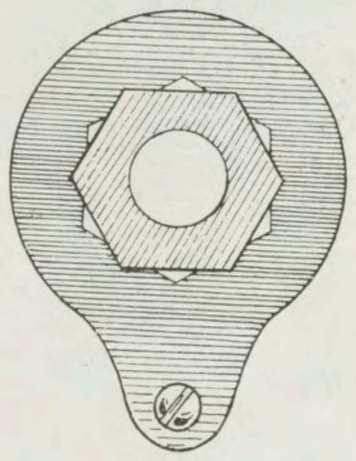


Fig. 3.

Ecrou fixé par un frein d'écrou.

Le vilebrequin sera court, son usinage et son montage faciles. Par contre, sa rigidité sera faible.

On l'augmentera en soutenant le milieu par un troisième palier.

Dans ce cas, les intervalles entre deux paliers comprennent deux manetons de bielle. Les quatre manetons vont donc se trouver répartis en deux groupes séparés par un certain intervalle. C'est la solution généralement adoptée pour les moteurs dont les cylindres sont fondus par paires. Le vilebrequin est à la fois assez court et assez rigide, et le montage de trois paliers en ligne droite peut être réalisé assez aisément.

Enfin, on peut placer un palier entre chaque maneton : ceux-ci se trouvent alors également espacés, et ce dispositif convient aux moteurs dont les cylindres sont coulés séparément. Il est théoriquement supérieur aux deux autres, les flexions dans l'arbre vilebrequin étant réduites au minimum. Malheureusement, l'alignement parfait des cinq paliers n'est pas chose facile, et les vilebrequins ainsi construits exigent un montage absolument parfait, devant le prix duquel beaucoup de constructeurs reculent. De plus, un tel vilebrequin est très long, ce qui conduit à des capots un peu exagérés, si l'on emploie des coussinets lisses.

Le dispositif du vilebrequin à quatre paliers n'est pas employé pour les quatre cylindres.

Abordons maintenant la question de la disposition des manetons de bielle. Quelle forme allons-nous donner au vilebrequin ?

(A suivre.)

H. PETIT.

Plaque d'acier pour vilebrequins.

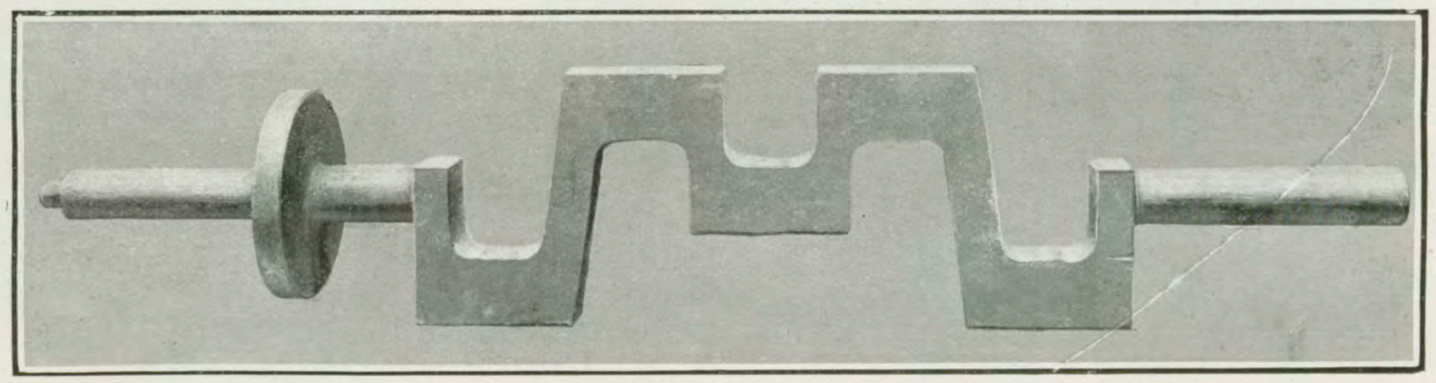
Les aciers au nickel dont on se sert actuellement sont assez homogènes pour qu'on puisse découper l'arbre vilebrequin dans la masse.

Les noms cités dans ces articles le sont à titre de renseignements techniques et en dehors de toute publicité

Cet axe est simplement assemblé à cône, sans clavette, sur les deux volants.

Tous ces bouts d'arbre sont maintenus par des écrous, immobilisés en général par des petites lames d'acier appelées frein d'écrou, maintenues elles-mêmes par une vis. La fig. 3 montre mieux que ne le feraient de longues explications la forme et le rôle de ces freins d'écrou.

L'extrémité E de l'arbre porte le volant d'embrayage. Sur la portée AD, sont fixés les engrenages qui commandent la distribution, et éventuellement la magnéto, la pompe, le ventilateur, etc. Enfin, l'extrémité D



Arbre vilebrequin découpé

L'arbre est d'abord découpé avant d'être porté sur le tour à dégrossir.

(1) Voir les nos 528, 535 et suivants.

JOE JEANNETTE A L'ENTRAINEMENT

Huit jours nous séparent du plus grand match de la saison, le combat Joe Jeannette-Sam Mac Vea ✍ L'entraînement du champion nègre ✍ Un pronostic ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍ ✍

Joe Jeannette sauteur.

Joe Jeannette franchit Marc Gaucher à saute-mouton, soit 1 m. 83.

Le père et le fils.

Joe Jeannette présente son gentil petit garçon de deux ans, aux lecteurs de la Vie au Grand Air.

Le footing.

L'Anglais Jack Meekins, le Français Marc Gaucher et l'Américain Joe Jeannette.

Joe Jeannette, dans les deux combats qu'il a livrés jusqu'ici, nous a prouvé qu'il était un combattant rapide, scientifique et vigoureux. Il produit une impression que nul autre boxeur poids lourd ne nous a donnée jusqu'ici à Paris, Tommy Burns compris. Aussi, son combat avec Sam Mac Vea, est-il impatiemment attendu.

Ce match me rappelle absolument celui que disputèrent l'an dernier, au même endroit, au Cirque de Paris, Willie Lewis et Walter Stanton. Celui-ci était considéré comme la boxe faite homme, tandis que Willie Lewis comptait bien peu de partisans. Et de même qu'en 1908, mes pronostics vont vers celui qui semble bien délaissé au betting. Le Français aime s'exagérer les faits et les dénature même parfois avec le temps, en les regardant au moyen d'un verre grossissant : Sam Mac Vea est, pour la grande majorité des Parisiens, l'homme intombable, l'invincible. Et cette opinion est née dans l'esprit des gens à la suite de ses victoires sur Franck Craigg, Jack Scales, H. Shearing, Ben Taylor, Jewey Smith, H. Synnott, et, si j'ose rappeler ce mauvais souvenir, sur Bill Rickard. Est-ce là un record qui nous permette de donner toute notre confiance en l'issue de la bataille, à Sam Mac Vea ? Non, cent fois non. Autrement intéressantes et instructives sont ses trois rencontres avec Jack Johnson, en Amérique. Elles font de lui un boxeur merveilleux, possédant toutes les qualités qu'on peut réclamer d'un champion, mais celles de Joe Jeannette sur le papier, et, je crois, samedi prochain sur le ring, sont poussées à un plus haut point.

L'homme qui peut se vanter d'avoir fait les

L'assaut avec Gaucher.

Munis de gants de deux onces, pendant un quart d'heure, Joe Jeannette et Marc Gaucher se distribuent force gifles. Dans cette photographie prise chez Jim Pratt, on remarque de gauche à droite M. Dan Mac Ketrick et les boxeurs Marchand, Ligthning Goodwin et J. Lewis. Au punching-ball, Jack Meekins.

L'entraînement au Bois.

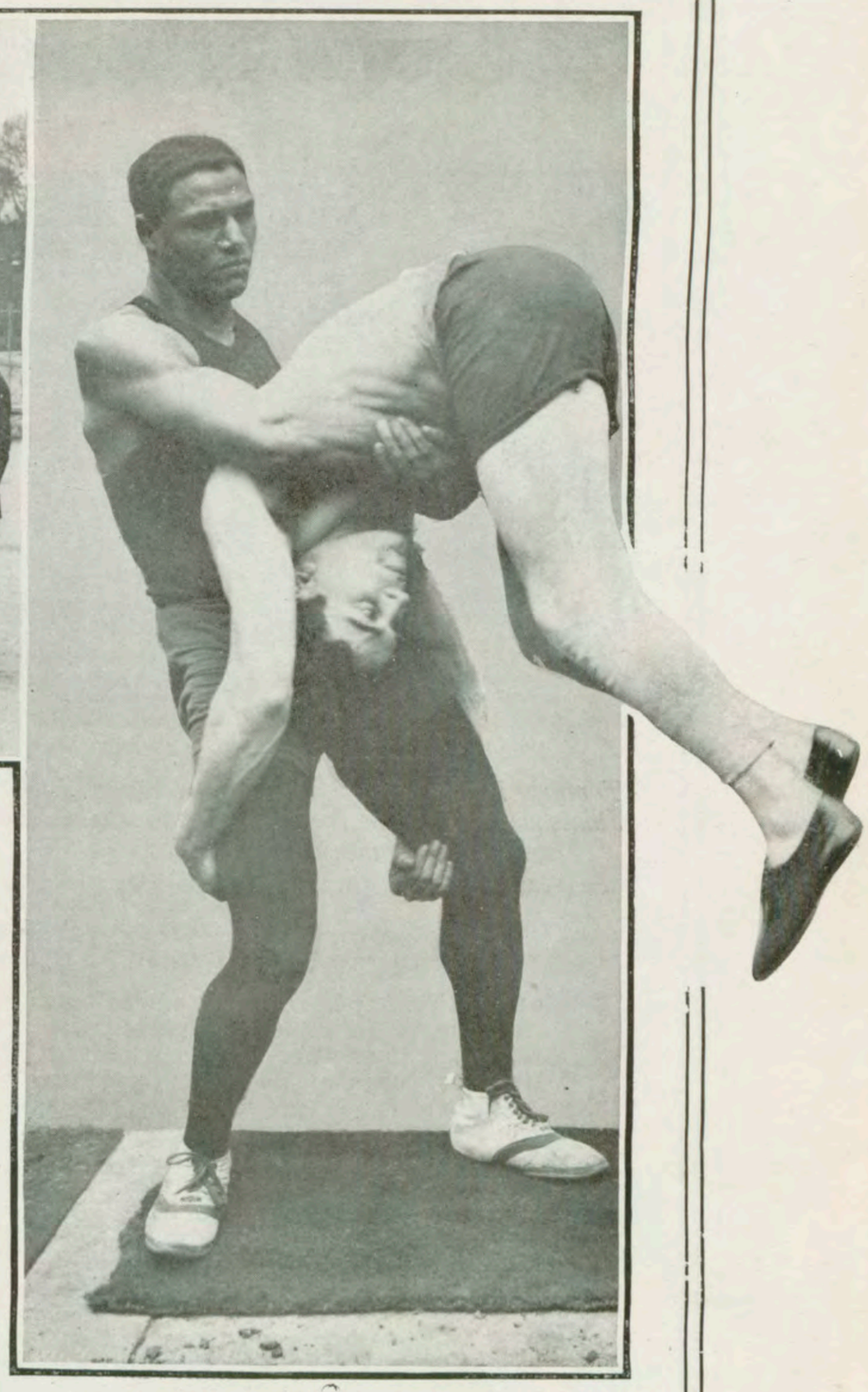
Accompagné d'une belle escorte, les boxeurs s'entraînent. De gauche à droite : M. Dan Mac Ketrick, Joe Jeannette, M. Fred Egan, G. Mayer, Jim Pratt, Marc Gaucher.

matches qu'il a fournis avec Jack Johnson et avec Sam Langford, deux champions dont il a triomphé (sur une faute, il est vrai, avec Johnson) est un véritable boxeur, et si nous étions sportifs avant d'être sentimentaux, nous devrions tous en faire le favori de la grande rencontre. Son passé répond plus de l'avenir que celui de Sam Mac Vea.

Mais il sait quelle forte partie il va disputer, et il s'entraîne avec une conscience et une énergie qui lui font honneur. Rien n'est d'ailleurs plus instructif qu'une séance d'entraînement de ce maître ès boxe. Le matin, il se contente de faire du footing et de la course à pied derrière la voiture de Jim Pratt et escorté à cheval par son sympathique manager, notre confrère Dan Mac Ketrick, de l'*Evening World* de New-York. Puis il se délasse en faisant du saut en hauteur, du saut en longueur et du triple saut. Il va retrouver sa femme et son délicieux petit garçon âgé de 2 ans, un futur champion de boxe, sans doute. Il déjeune et, à deux heures, il est chez Jim Pratt, pour reprendre son entraînement ; punching-ball pendant un quart d'heure, assaut contre son ombre, lutte avec Gaucher, tirades sur les bras et sur le cou, de préférence, match d'un quart d'heure avec gants de deux onces : dans ce match avec Gaucher également, les antagonistes se distribuent moult giffles sonores et cinglantes, enfin, Joe Jeannette fournit quelques rounds contre trois hommes se relayant. Et pour terminer, douche et massage et Joe, redevenant un gentleman élégant et fort intelligent, vit l'existence de tout le monde jusqu'à dix heures, moment où il a coutume de se coucher.

Et vous pouvez faire miroiter à ses yeux les tentations les plus délicieuses, jamais il ne modifierait l'emploi du temps qu'il s'est tracé et qu'il suit avec une énergie que bien des hommes pourraient lui envier. C'est d'ailleurs pourquoi il se trouve toujours en forme. Nous verrons samedi prochain sur le ring du Cirque de Paris un pugiliste au summum de sa condition, qui tâchera, par sa valeur et son adresse, de combler le handicap de poids qu'il devra subir.

J. M.



Le catch as catch can.

Joe Jeannette fait une séance de catch as catch can avec notre champion Marc Gaucher, que l'on voit dans une position embarrassante.

La rentrée du vainqueur !

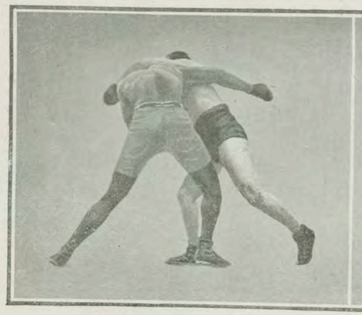
Comme au Grand Prix ! Telle est la photographie que Joe Jeannette espère voir prendre après son match avec Sam Mac Vea.

Meekins a des relations.

L'Anglais Jack Meekins trouve amusant de trinquer, au Bois, avec des gens très fiers de faire sa connaissance.

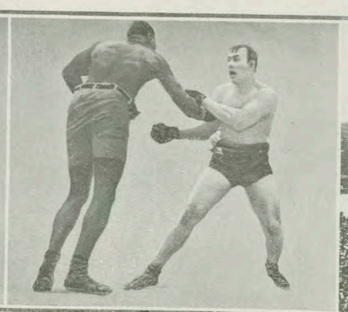
La Vie au Grand Air

COMMENT JACK JOHNSON A TRIOMPHÉ DE TOMMY BURNS



Burns tente une attaque.

Tommy Burns essaye de rentrer, mais Jack Johnson se contente d'esquiver et touche à la mâchoire.



Johnson porte un hook à l'estomac.

De toute la force de son épaule contractée, Jack Johnson porte un hook à l'estomac. Burns l'encaisse avec peine.

Ces photographies sont des reproductions du film cinématographique qui a été pris au cours du match Tommy Burns-Jack Johnson disputé le 26 décembre à Sydney.

Le courrier qui vient d'arriver de Sydney nous a apporté, avec les photographies du match, des renseignements complets sur le combat désormais célèbre qui mit aux prises pour le titre de champion du monde Jack Johnson et Tommy Burns, le 26 décembre, à Sydney

LORSQUE Tommy Burns fit son entrée dans le stade, il fut salué par une tempête d'acclamations. Les ovations étaient reprises, comme un écho, par les 10.000 personnes qui se pressaient en dehors de l'enceinte où elles n'avaient pu trouver de place. Le Canadien avait une attitude froide et déterminée. On sentait que son énergie ne l'avait pas abandonné, mais son front était soucieux. Jack Johnson, au contraire, avait une mine souriante et pleine de confiance. Il ne semblait pas se préparer à jouer une aussi forte partie. Son arrivée provoqua quelques applaudissements, mais il n'avait pas, autant que le blanc, les faveurs du public.

Au signal, les deux antagonistes se dirigent vers l'arbitre pour recevoir les ultimes recommandations. Voyant que Burns portait des bandages aux coudes, Johnson retourne dans son coin : « Non, non, dit-il, je ne combats pas s'il ne les enlève. » Burns se contente de hausser les épaules. Mac Intosh, le referee, prétend qu'il ne peut prohiber les caoutchoucs aux bras. Un speaker répète aux quatre coins du ring : « Johnson refuse le combat, si Burns ne retire pas ses bandages. L'arbitre déclare qu'il ne peut les interdire. » Aussitôt, concert d'imprécations et de huées, à l'adresse de Johnson. Celui-ci sourit de ses dents d'or et répète : « Non ! non ! je ne veux pas ! » Il se désintéresse absolument de l'antipathie du public. Mac Intosh demande à M. Larry Foley de trancher le différend. L'ancien champion poids lourds d'Australie déclare que les bandages sont contraires au règlement, mais que Johnson a tort d'insister. Burns, agacé, se lève enfin et jette ses élastiques. Alors commence le combat.

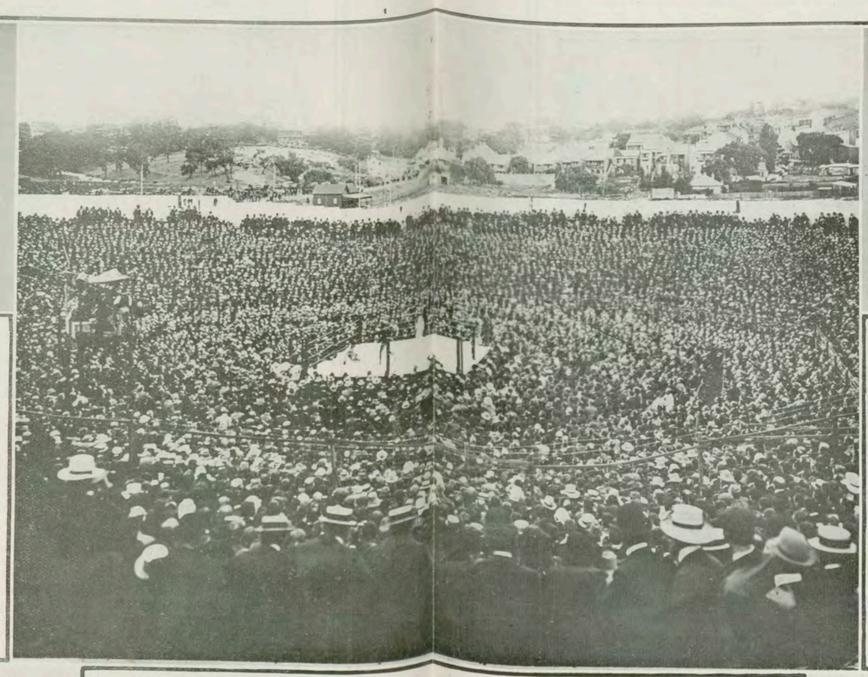
A vrai dire, ce fut plutôt une boucherie qu'un combat et si Jack Johnson y a gagné le titre de champion du monde, on peut avouer qu'il s'y est acquis la réputation d'un être sans cœur et sans pitié. Il a fait subir à Burns un supplice affreux et on ne peut qu'admirer le courage du blanc. Il n'était pas sympathique : bluffeur, vantard, commerçant, tels étaient ses principaux défauts. Il a perdu le prestige d'une renommée qu'il n'avait pas eu de peine à établir, mais il a prouvé qu'il était un terrible encaisseur et un homme doué d'une énergie au-dessus de tout éloge. La police n'intervint pas de son propre mouvement. Dès le douzième round, Burns, irrémédiablement battu, n'était qu'une pauvre loque et de tous les coins du stade, le public criait : « La police ! la police ! arrêtez le match ! » Le ring était couvert de sang, Burns avait la bouche affreusement déchirée, le nez écrasé, les yeux sanguinolents, son visage n'était plus qu'une plaie, on aurait dit qu'il avait pris un bain de sang. Malgré ces horribles blessures, sa haine ne s'évanouissait pas. De ses lèvres meurtries, il sifflait aux oreilles de Johnson : « Vous ! chien jaune ! » Johnson se contentait de sourire et lui répondait : « Mais, mon brave Tommy, vraiment je vous aurais cru meilleur ! Vous disiez que vous étiez un champion, prouvez-le, je suis là pour ça ! On m'avait assuré que vous étiez excellent dans l'in-fighting. Je ne trouve pas. » Ou bien, dans une vociférations, où éclatait toute sa rancune : « Vous ne me ferez plus descendre du trottoir de Broadway quand vous m'y rencontrerez ! Hein ! Tommy. » Et Burns, haletant, à bout de forces, lui crachait toujours au visage sa suprême injure : « Vous ! chien jaune ! vous, vilain nègre ! » Chaque fois, Johnson lançait son poing et touchait, en écrasant son droit sur la joue gauche de son adversaire. Dans les clinches il pouvait lui porter des uppercuts, il n'en faisait rien, dans la crainte de le mettre knock-out. Il voulait faire un carnage : il ne combattait pas, il se vengeait.

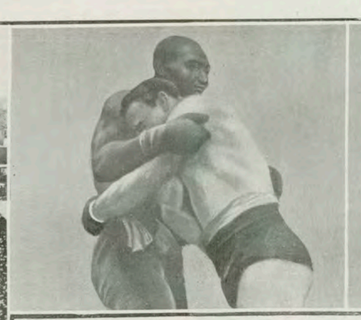
Tommy Burns est très superstitieux et croit que le chiffre 13 lui porte bonheur. Au moment du treizième round, ses seconds lui criaient : « Voilà le round de la chance ! » Et à cet instant, ce qui pouvait lui arriver de meilleur était d'être mis knock-out. Mais Johnson ne l'avait pas assez puni. Burns était affaibli, ne pouvait plus se traîner qu'avec peine, mais son adversaire, sans pitié, continuait à le heurter en ayant soin de ne pas l'étendre et le retenait même pour l'empêcher de tomber lorsqu'il lui portait des coups trop violents. C'était la rapide succession des droits et des gauches qui empêchait Burns de tomber. Enfin, à la fin du round, un uppercut l'envoie rouler pendant huit secondes à terre. C'est à ce moment qu'on alla chercher la police qui intervint au début de la quatorzième reprise. Telle fut la fin du calvaire de Tommy Burns, à jamais fini pour la boxe.

Après, Burns fut interrogé. Avant le combat, il disait à ses amis : « Je casserai le chien jaune en deux quand il fera l'in-fighting. Je le ferai sauter hors du ring. » Et il faisait passer Johnson d'une demi-stone plus lourd et lui d'une demi-stone plus léger qu'ils n'étaient.

Or, après le match, il fut bien obligé de changer d'opinion. « J'ai fait ce que j'ai pu, a-t-il déclaré, je n'ai pu faire mieux. Johnson était trop gros. La police a bien fait d'intervenir. J'espérais encore placer un bon coup, mais c'était trop difficile. J'étais surentraîné et j'avais perdu du poids à cause de mon anxiété. De plus, quelques jours avant le match, je me suis donné un effort à la cheville, d'où handicap sérieux pour mon travail des jambes. Je suis fini pour le ring et l'Australie sera ma patrie. » Il est à remarquer que dans tous les pays où il est passé, Burns a affirmé que quand il se retirerait, il s'y établirait. Ses déclarations ne sont que de vagues excuses. On peut affirmer que Burns fut un imposteur en s'attribuant un titre qui ne lui convenait nullement et que c'est bien le meilleur homme qui a triomphé à Sydney.

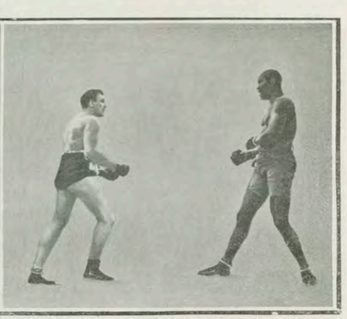
J. MORTANE.





Un clinch pour souffler.

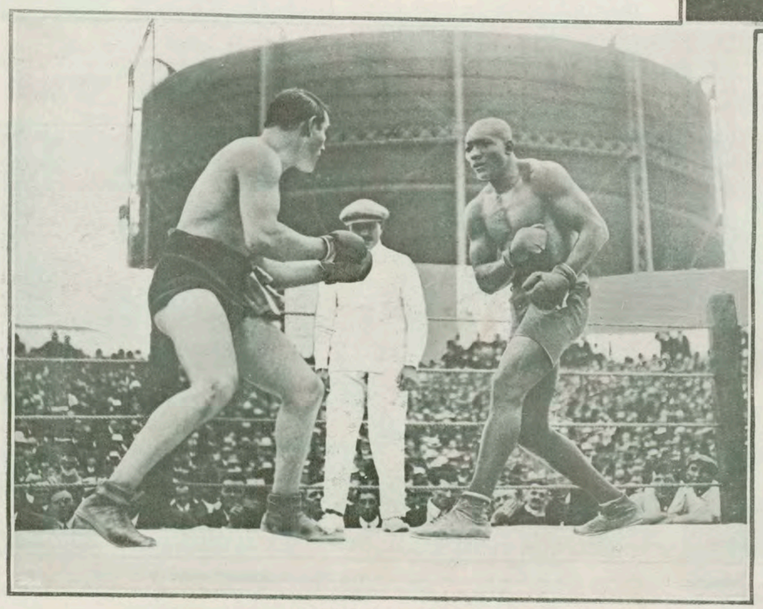
Tommy Burns profite d'un clinch pour essayer de se reposer et de reprendre des forces. Il n'y parvient pas.



Les adversaires s'invectivent.

« Chien jaune ! s'écrie Burns. — Approchez, répond Johnson, je vous croyais plus courageux d'après ce que vous disiez ».

Ces photographies sont des reproductions du film cinématographique qui a été pris au cours du match Tommy Burns-Jack Johnson disputé le 26 décembre à Sydney.

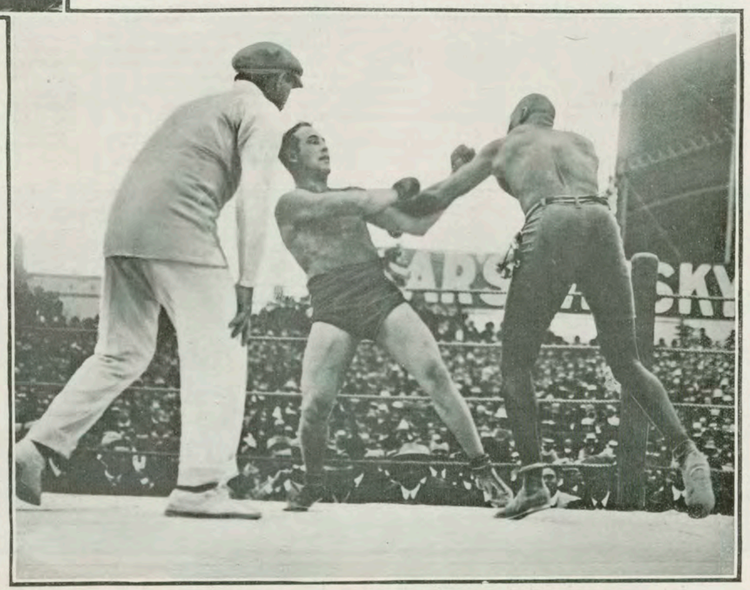


Le premier round.

Les adversaires s'observent. Johnson va vite rentrer et enverra aussitôt Tommy Burns sur le plancher, d'un uppercut qui le soulèvera de terre. De ce coup dépendra le résultat du match.

Tommy Burns reste huit secondes à terre.

D'un uppercut puissant, au premier round, Jack Johnson projette à terre Tommy Burns qui y reste huit secondes. D'après la foule qui assiste au combat, on ne s'étonne pas que la recette se soit élevée à 635.000 francs et qu'il y ait eu 16.000 spectateurs.



Un cavalier seul.

On peut dire que le match fut un walk-over de Jack Johnson. Tommy Burns fit preuve d'un courage surhumain, mais ne put rien contre son adversaire. C'était une loque humaine lorsque la police arrêta le match.

SUR LE MATCH ANGLETERRE-FRANCE

Par LOUIS DE FLEURAC

Une partie vite et intéressante — Une ligne d'avants française supérieure, un demi français de valeur — Décidément, nous sommes en progrès, et l'on s'en aperçoit en Angleterre

Après une touche.

Hubert vient de faire la touche près des buts français et les avants se disputent ferme le ballon. Dans le fond, l'arrière de Tarbes, Caujolle.

Je ne sais pas quelle a été l'idée de derrière la tête de la Rugby Union, en décidant que Leicester serait le théâtre du match Angleterre-France; mais, cette sacro-sainte institution a, en agissant ainsi, acquis bien des droits à notre rancune.

Je ne veux pas parler du supplément de fatigue que le voyage Londres-Leicester a apporté à nos hommes, bien que ce fut, au fond, un handicap appréciable. Ce que je veux dire ici, c'est que joué à Londres, le match eût été cent fois plus important au point de vue public et que tous les braves Anglais qui y auraient assisté, en seraient probablement revenus avec une moins mauvaise opinion sur notre façon de jouer. Et, somme toute, cela nous eût fait du bien, car nos équipes de baladeurs se sont assez fait éreinter ces temps derniers.

Sur ce, revenons à notre défaite.

Les Anglais ont eu beau dire que si leur équipe n'a pas mieux fait, c'est qu'elle avait été éberluée par notre peu orthodoxe façon de comprendre le rugby, il n'en est pas moins avéré que pendant trente-deux minutes pas un seul point n'a été marqué contre nous. Bien mieux, pendant cette longue demi-heure, nous avons souvent dominé et, à différentes reprises, nous avons failli marquer, grâce à notre ligne d'avants qui, bien que ne possédant pas sur le papier l'homogénéité qui fait les grandes équipes, sut assez combiner ses efforts pour dominer sans conteste la ligne d'avants de l'équipe d'Angleterre. Or, dominer des géants comme ceux qui poussaient en mêlée là-bas, n'est pas un mince honneur pour la ligne française qui, somme toute, à Leicester, paraissait assez maigriotte, n'est-ce pas, Communeau?

Il est vrai que, ce jour-là, nos avants dribblèrent comme jamais Français n'avaient encore dribblé et que, pas une minute, ils ne quittèrent le ballon auquel ils se collèrent comme s'il eût été plein de décorations.

On a dit, en Angleterre, que nos avants ont joué comme des Irlandais; cela n'est pas pour nous déplaire, car d'abord la verte Erin a, avec nous, bien des affinités, et ensuite les équipes irlandaises nous ont si souvent battus, que leur être comparés ne peut qu'être flatteur pour nous.

Nos avants ne furent pas les seuls héros de la journée, car Hubert eut dans le concert de louanges que l'on décerna aux Français sa large part. Et, il faut bien l'avouer, il ne l'a pas volée, car, en face de lui, se trouvait l'homme dont on peut dire qu'il est le demi idéal, Williamson. Il fallait pour donner la réplique à un tel adversaire, non seulement un fin

Un dribbling des Anglais.

Les avants anglais partent en dribbiing. Massé et Hubert, toujours lui, tentent d'arrêter cette attaque. Ils y réussirent souvent.

Une touche.

Encore une touche, à moins que ce ne soit une poignée de mains entente cordiale. Icard attend et Guillemin va sauter.

joueur, mais aussi un monsieur qui n'aime pas qu'on lui en conte, fût-ce sur le terrain de jeu. Hubert s'est trouvé posséder ces qualités assez rares et s'en est servi avec tout le brio et l'art de se faufiler qui lui sont particuliers.

Malheureusement, derrière Hubert et son camarade Theuriet, l'homme au jeu précis, nos trois quarts n'eurent pas le fini dans l'attaque qui fait marquer l'essai. Excellents dans la défense, et nous en avions besoin, ils abusèrent un peu des coups de pied de déplacement et aussi du coup de pied que l'on donne en chargeant par-dessus la tête du trois-quarts adverse.

Caujolle avait près de quarante-huit heures de voyage dans les jambes et il fallait qu'il fût bien Basque, pour ne pas, après toutes ces fatigues, à la première mi-temps, s'asseoir tranquillement au pied d'un des poteaux pour attendre la fin.

Les Anglais ont eu une impression bien amusante, mais pas très juste, de cette partie. Après avoir critiqué l'activité parfois brouillonne qui nous fit rater cinq ou six essais tout faits, et rendre justice à cette furia francese qui lançait nos avants dans des dribblings irrésistibles, ils ont remarqué avec cette observation un peu ironique qui fait le fond du caractère britannique, ils ont remarqué que nous jouions gai. Dans la défense, aux pires moments comme au plus fort de l'attaque, nos hommes avaient le sourire... et cela leur a semblé un peu gosse.

Ce sourire n'était pourtant que celui des gens qui acceptent gaillardement la défaite. Chaque année, nous améliorons notre position lors du match qui nous oppose à l'Angleterre. En 1906, époque de la création de cette épreuve, nous perdîmes par 35 points à 8, en 1907, par 41 points à 13, en 1908, par 19 à 0. Evidemment, le 30 janvier, nous n'avons marqué ni 8, ni 13 points, mais ces points mis à notre actif en 1906 et en 1907 nous furent plutôt donnés par nos adversaires. L'an dernier, nous ne fûmes battus que par 19 à 0, mais en réalité l'équipe d'Angleterre de cette année était meilleure, et il ne faut pas oublier que durant les deux tiers de la partie c'est nous qui avons mené la danse.

Et vous verrez que le temps n'est pas loin où nous inscrirons une victoire sur le glorieux palmarès du match France-Angleterre.

L. DE FLEURAC.

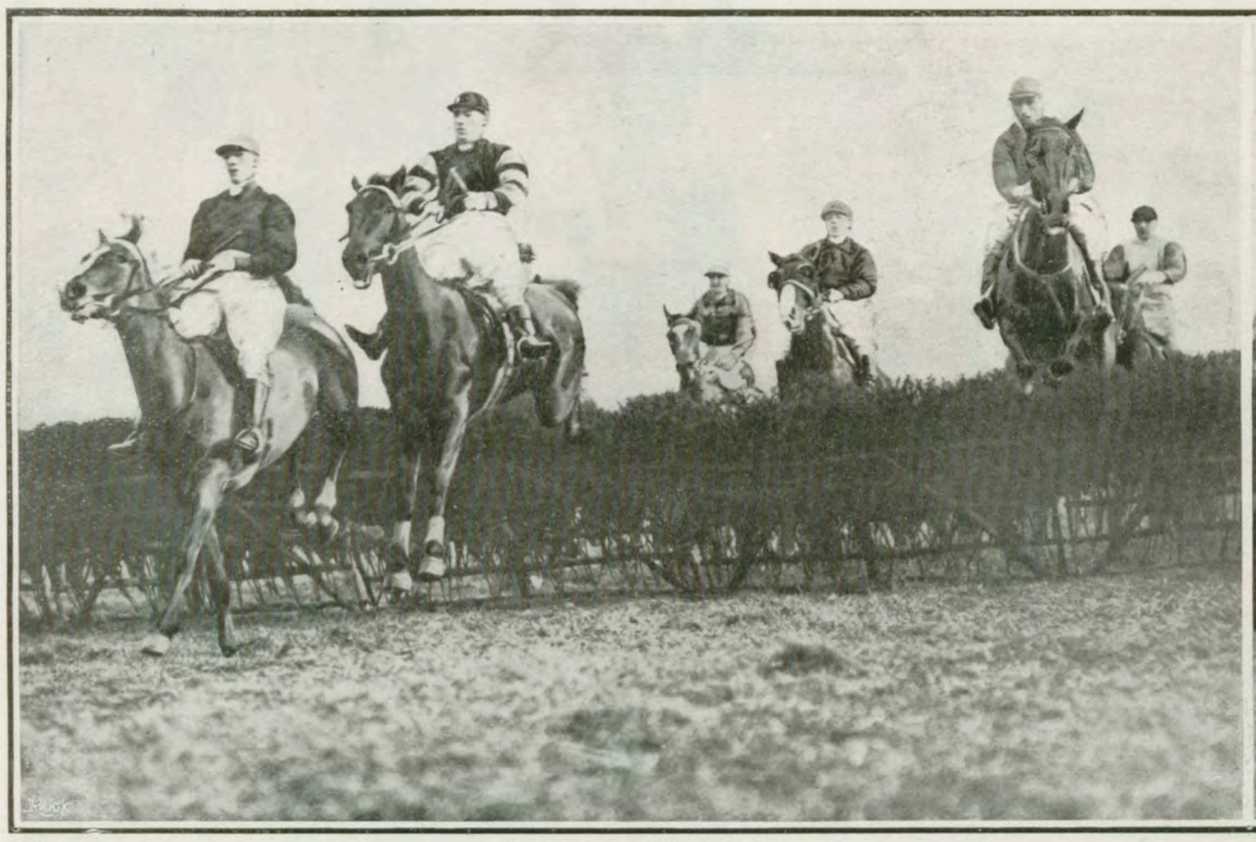
Les Anglais marquent un essai.

Un des essais anglais. De Mallmann arrive, mais un peu tard. Theuriet a l'air d'accepter assez bien le fait accompli.

LE STEEPLE CHASING EN ANGLETERRE

Par RENÉ RIONDET

Les effets de la crise du steeple chasing ne se font pas sentir qu'en France : en Australie et en Angleterre, on éprouve le besoin d'améliorer un état de choses qui laisse à désirer.



Une haie à Lingfield.

A Lingfield, les chevaux peuvent passer à travers la plupart des obstacles; l'hippodrome fut pourtant établi pour l'obstacle en 1890 ; c'est seulement à partir de 1894 que s'y disputèrent des courses plates.

La dernière haie à Hurst Park

Le champ de courses d'Hurst Park a cependant une certaine réputation de sévérité : la dernière haie est enfantine.

S'il peut nous servir de consolation de voir que nous ne sommes pas les seuls à souffrir d'un fâcheux état de choses, notre peine doit être singulièrement allégée, en ce qui concerne la crise des courses d'obstacles, à laquelle j'ai récemment consacré plusieurs articles.

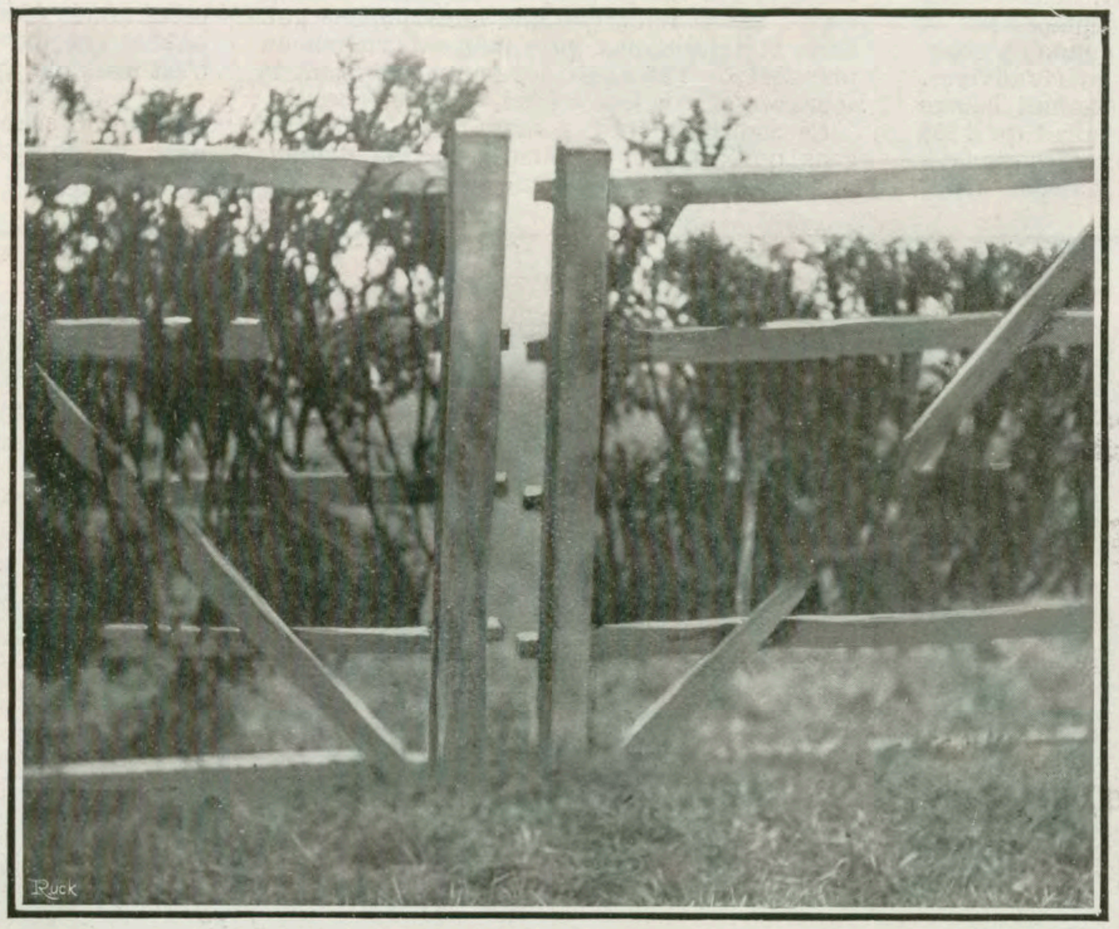
Je veux citer, aujourd'hui, deux intéressantes dépositions : la première nous vient d'Australie. Le 8 août dernier, un important steeple-chase de 6.500 mètres a été disputé dans ce pays à Caulfield, le vainqueur accomplissant le parcours en 7 m. 56 s. « C'est une merveilleuse performance, ajoute le correspondant qui rapporte le fait, telle qu'il n'en a jamais été accompli de semblable dans aucune partie du monde. » Je dois faire remarquer que, dans notre Grand Steeple, Grosse Mère a couvert la même distance en 7 m. 48 s. ; Burgrave II, en 7 m. 28 s. ; Canard, en 7 m. 42 s. ; etc. Je ne veux, cependant, en tirer aucune gloire nationale ; car, dans ce cas plus qu'en tout autre, le mieux est l'ennemi du bien. Le correspondant australien s'élève d'ailleurs avec virulence contre cette rapidité excessive du train et suggère tour à tour plusieurs remèdes, allant de l'allongement de la distance et de l'élévation des obstacles jusqu'aux exhortations aux jockeys.

C'est assez d'avoir montré que le mal sévit aux antipodes, et j'en arrive à la seconde déposition, qui présente un intérêt tout spécial, car elle émane d'une autorité dont l'expérience et la compétence professionnelles ne peuvent être mises en doute. Je l'ai trouvée dans un article publié le 26 décembre dernier, dans le *Daily Telegraph* : son auteur, M. John Maunsell Richardson, est un véritable sportsman, qui, deux années de suite, a remporté le Grand National de Liverpool, en 1873, avec Disturbance, et en 1874, avec Reugny. Ce simple détail me dispense de tout panégyrique.

Dès sa première phrase, après avoir fait allusion à la pléiade de cavaliers ardents et passionnés qui ont implanté le sport en Angleterre, M. Richardson nous avoue que, si ces héros disparus pouvaient revenir à la vie, ils éprouveraient beaucoup de difficulté à trouver une vague ressemblance entre le steeple chasing de leur temps et celui d'aujourd'hui, « les chevaux et leurs cavaliers, le parcours qu'ils ont à accomplir et tous les accessoires étant généralement tout à fait différents de ce qu'ils étaient dans cette période qu'on peut qualifier, très justement l'ère de Coleman ».

Ce Coleman, à qui il est fait allusion, était un hôtelier de Saint-Albans qui a donné une impulsion particulière au sport ; dûment pesés, les cavaliers se mettaient en selle dans la cour de l'hôtel et, conduits par leur hôte, à cheval lui aussi, défilaient à travers la ville pour se rendre au lieu du départ. Afin que les concurrents ne connussent à l'avance aucun détail du parcours, des hommes chargés de placer les drapeaux indicateurs des obstacles se tenaient cachés dans des fossés, avec ordre de n'accomplir leur mission qu'au moment où le départ allait être donné. Puis, lorsque des pistes furent tracées sur des hippodromes, on utilisa encore pendant longtemps les obstacles naturels, auxquels on ne se permettait de toucher que pour les rendre plus sévères : c'est ainsi qu'on en usa du moins avec les Becher's Brook pour le premier Grand National, qui fut remporté par Lottery en 1839.

A cette époque, il n'y avait pas deux meetings dont les obstacles fussent semblables : aussi, fallait-il que les concurrents fussent spécialement bien dressés pour arriver au bout d'un parcours de 4 à 5.000 mètres. Aujourd'hui, au contraire, à part peut-être celui de Liverpool,



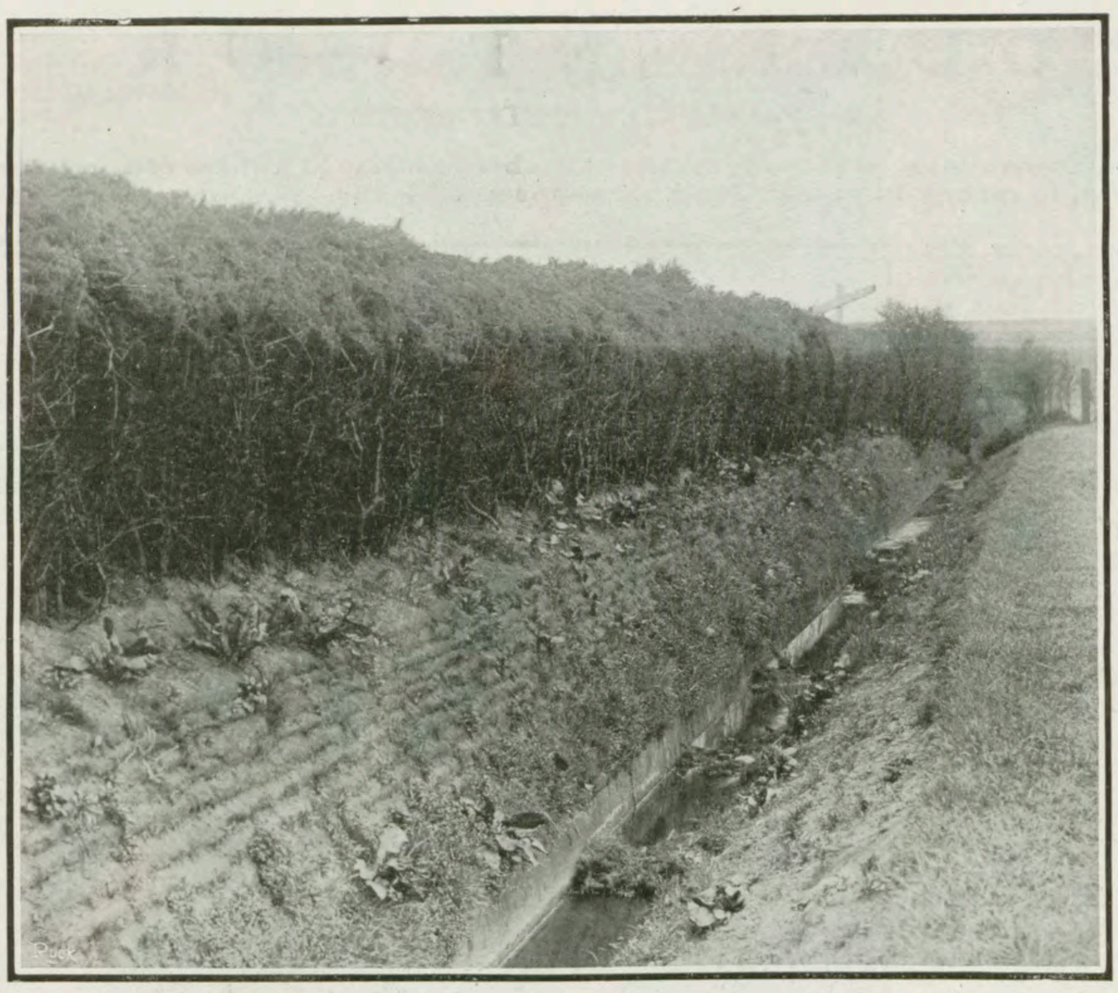
Un obstacle à Hurst Park.

Cette photographie nous offre un exemple manifeste de la façon dont on diminue de jour en jour la sévérité des obstacles : à gauche, l'ancien modèle et, à droite, le nouveau modèle de la même barrière.

tous les hippodromes sont à peu près sur le même modèle. Les obstacles sont ordinairement confectionnés avec des éléments souples, tels que le bouleau, qui se courbent lorsqu'ils sont heurtés et qui reviennent tout de suite à leur première position. Le cheval prend ainsi l'habitude de passer au travers; M. Richardson cite l'exemple de The Liberator qui gagna le Grand National en 1879. Quand il courait à Sandown ou à Kempton Park, il ne prenait pas la peine de sauter et se contentait de donner le moindre effort possible; aussi lui arriva-t-il souvent de tomber.

A Liverpool, au contraire, il savait ce qui l'attendait s'il accrochait et s'y prenait de tout autre manière.

Un autre inconvénient des obstacles élastiques est d'avantager le mauvais sauteur au détriment du bon; celui-ci, en effet, perd du terrain à vouloir trop bien faire. Enfin, le jockey prend l'habitude de se conduire sur les gros obstacles comme il le fait sur les simples haies, se tenant en avant et poussant le cheval dans sa foulée; il court ainsi le risque d'être désarçonné à la moindre faute et n'offre plus à sa monture le secours qu'elle est en droit d'attendre lorsqu'au bout de 4 à 5.000 mètres, elle commence à se sentir fatiguée et à avoir besoin d'être soutenue.



Le Valentine's Brook à Liverpool.

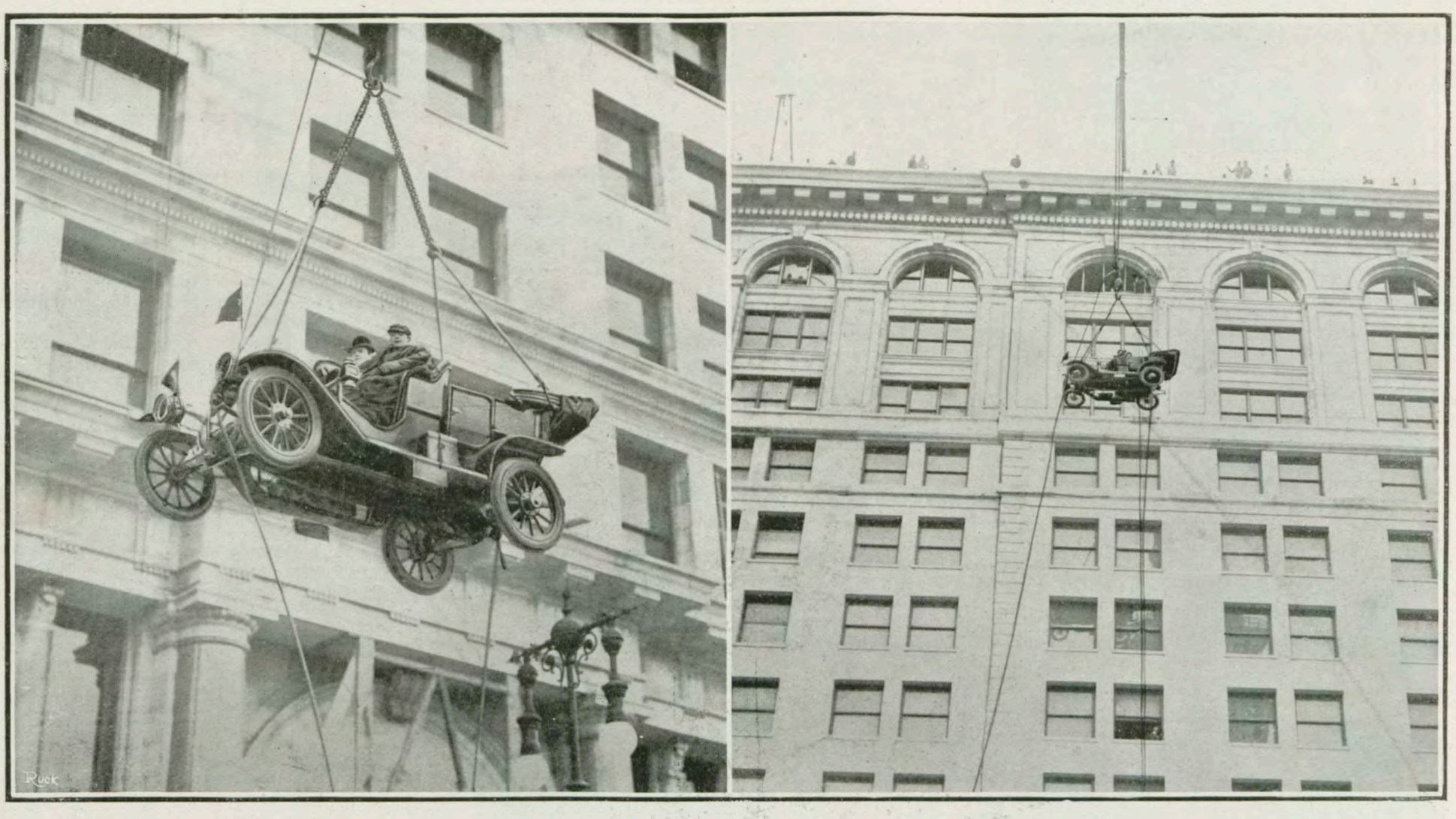
Cet obstacle que l'on saute deux fois dans le Grand National est l'un des plus sévères du fameux champ de courses de Liverpool: il a 1m50 de haut et le côté sur lequel se reçoivent les chevaux est en contre-bas de 0m60 par rapport à l'autre côté.

J'ai résumé, en cherchant à en rapporter la substance exacte, les principales observations de M. Richardson; d'après lui, les obstacles des steeple-chases devraient être établis de telle sorte qu'un cheval bien dressé puisse encore y commettre de légères fautes et qu'un concurrent à demi dressé, s'il arrive à les passer, ne puisse le faire sans diminuer sa chance par une lourde faute. C'est une conclusion normale dont la vérité pourrait être admise sans discussion d'un côté du canal comme de l'autre.

Pour terminer, je tiens à rapporter un témoignage intéressant tout à l'honneur de nos jockeys de France. Après avoir rappelé le temps où toute une pleiade de gentlemen rivalisaient avec les professionnels et remportaient maints succès (de 1860 à 1896 on en compte pas moins de 21 vainqueurs du Grand national, pilotés par des gentlemen) M. Richardson constate que les jockeys, une fois maîtres de la situation, ont introduit toute une série de pratiques dont les bousculades aux obstacles et dans les tournants sont l'application la plus immédiate. Il abordait ce sujet récemment, ajoute-t-il, avec un entraîneur très connu, qui, il y a peu de temps encore, était un remarquable jockey d'obstacles, dont la valeur était appréciée en Angleterre aussi bien qu'en France; cet entraîneur lui assura qu'il avait toujours préféré monter en France parce que les jockeys s'y comportaient beaucoup plus loyalement que leurs confrères sur les hippodromes d'Outre-Manche.

René Riondet.

UNE ASCENSION EN AUTOMOBILE



Comment on peut se passer d'ascenseur.

Il faut être en Amérique pour avoir l'idée de garer sa voiture dans son appartement... quand on habite au 10e étage. C'est cependant l'idée bizarre qui a mûri dans le cerveau d'un sportsman new-yorkais. Mais comme l'ascenseur n'était pas établi pour des charges aussi lourdes et aussi encombrantes, il a fait simplement hisser depuis le sol, jusqu au 10e étage, au moyen d'un treuil, la voiture, dans laquelle il avait pris place avec son mécanicien. Ascension qui a, tout au moins, le mérite de l'inédit.

SUR ROUTE ET SUR PISTE[1]

Par LUCIEN PETIT-BRETON

Lucien Petit-Breton continue son traité cycliste ; il aborde aujourd'hui les courses sur route, après avoir passé en revue le sprint, le record du monde de l'heure sans entraîneur, les courses derrière tandems et derrière moto.

Je n'omettrai pas de vous parler des hommes à record. Ceux-ci peuvent être pris dans toutes les catégories. Mais, en général, ils ne sortent que des catégories inférieures, car un coureur de premier ordre n'a nullement besoin de cette publicité, pas plus qu'il n'a besoin de risquer sa peau et son temps pour une somme de cinq à six mille francs, maximum que peut rapporter pareille entreprise.

La chasse aux records ne peut donc tenter que des hommes en quête d'un moyen de réclame. Vous pouvez voir aujourd'hui un homme couvrir 100 kilomètres dans l'heure qui, demain, sera incapable de soutenir une lutte à 80 kilomètres à l'heure contre ses adversaires.

Pour moi, le record de l'heure dépend donc : 1° d'une piste régulière ; 2° de la puissance et de la régularité de la motocyclette ; 3° enfin, de la valeur de l'entraîneur.

La valeur intrinsèque d'un homme s'attaquant à de pareils records ou les ayant battus, est limitée à son audace ou le plus souvent à son inconscience.

Les courses derrière motocyclettes, telles qu'elles sont disputées en Allemagne, sont des plus dangereuses. Ceci tient aux coupe-vent qui permettent d'augmenter la vitesse. Le public allemand aime beaucoup le sport derrière moteur et les directeurs, pour l'aguicher, sont obligés de faire battre des records chaque semaine. Aussi les coureurs et les pacemakers sont-ils forcés de s'ingénier à trouver de nouveaux procédés pour augmenter leur allure. C'est ainsi qu'on est arrivé à voir de ces locomotives, engins fantastiques, tueuses d'hommes, pour le simple plaisir des spectateurs avides de vitesse et de sang.

Il paraîtrait que les stayers et entraîneurs allemands ont décidé de ne plus risquer aussi bénévolement leur existence. Ils ont élaboré un règlement qui, disent-ils, sera applicable en 1909 et qui ressemble beaucoup à celui qui est en vigueur sur les pistes françaises.

Espérons qu'ils aboutiront à faire triompher leurs justes revendications du droit à l'existence, mais je crains bien que le jour où un fou essayera de reprendre l'ancien système, si on le laisse faire, tous ses camarades n'imitent son exemple la semaine suivante. Et de cette façon ce serait tout à recommencer.

Les cachets sont tentants en Allemagne et valent bien, selon certains qui végètent en France, les risques d'un accident. Que d'hommes qui ne gagnaient pas leur vie à Paris, ont accepté des propositions pour aller en Allemagne, afin de ne pas mourir de faim. Ils ne sont pas morts de faim ! mais d'accidents terribles.

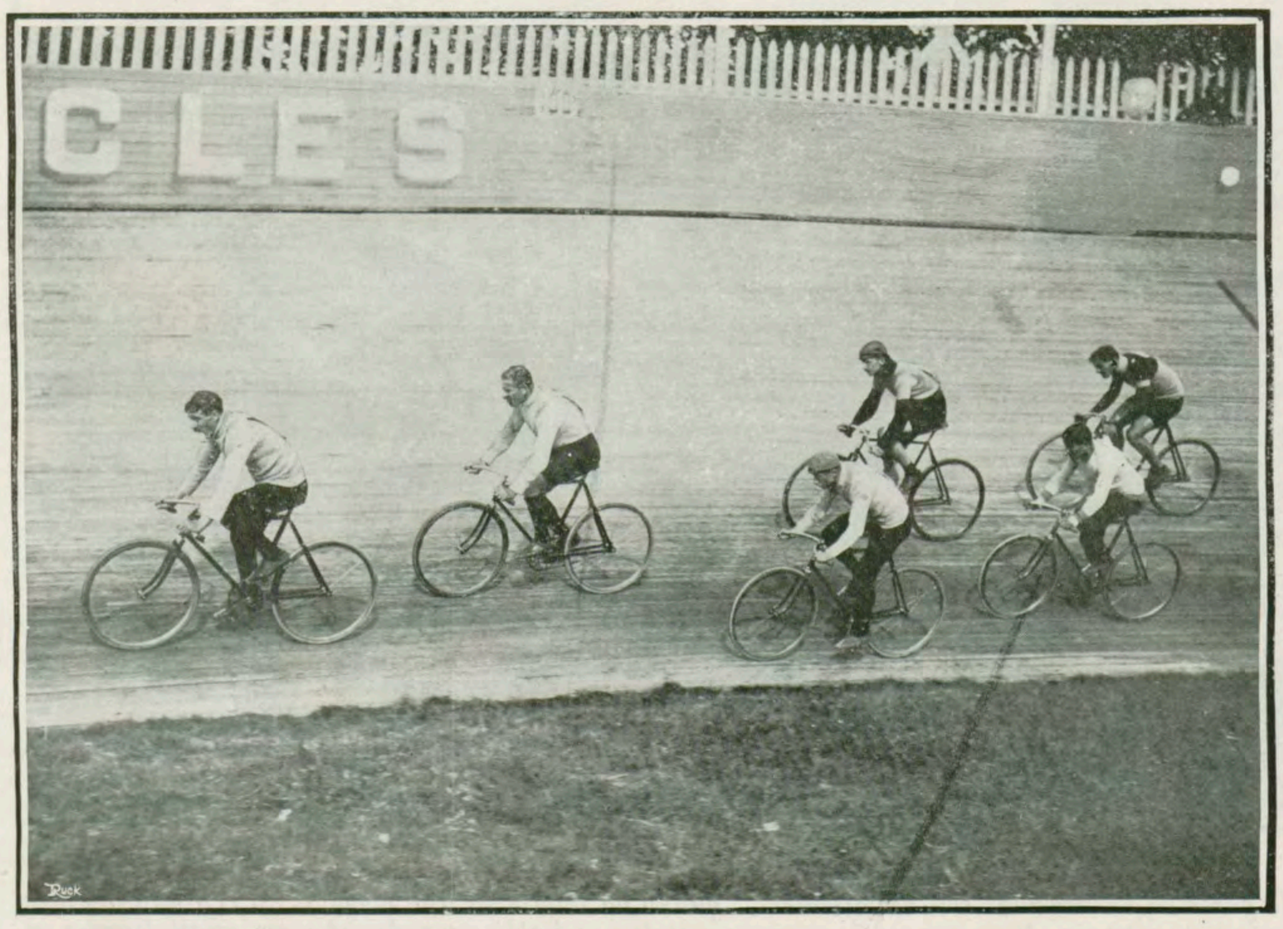
En Allemagne, il n'est pas une ville importante qui n'ait son vélodrome, fonctionnant chaque semaine. Peu importe le sport, pourvu qu'on batte des records.

Ce sont alors les moteurs qui donnent. Des hommes de quatrième ordre peuvent se tailler une réputation, aspirés qu'ils sont par les coupe-vents. Ce n'est pas la forme ou la valeur qui fait triompher un homme, mais la chance. Aussi bien, regardez les exhibitions piteuses faites en France par les étoiles de là-bas.

De plus, les pistes allemandes sont loin d'être bonnes. Le ciment est boursouflé, les virages trop plats vous brisent les poignets. Si à vingt mètres, un concurrent s'effondre, il est bien difficile d'éviter l'obstacle. Les causes des accidents, en Allemagne, tiennent donc à la trop grande vitesse sur des pistes dangereuses, réalisée par des engins à qui, de bout en bout, on demande le maximum de rendement, puis au trop grand nombre de coureurs en pistes et à l'inexpérience de nombreux pacemakers.

Le Bol d'Or de 1904.

Cette photographie, prise au cours du Bol d'Or de 1904, montre bien l'animation qui règne sur la piste et sur la pelouse, pendant ce genre d'épreuves.



Le Bol d'Or de 1903.

Léon Georget précède Jaeck, Muller et Petit-Breton. Georget triomphe, couvrant 847 kilom. 803.

CHAPITRE VI

LES COURSES DE FOND SUR PISTE. — LE BOL D'OR, LES SIX JOURS. — POURQUOI LE BOL D'OR EST L'ÉPREUVE LA PLUS PÉNIBLE. — CE QU'IL FAUT POUR RÉUSSIR A MADISON.

J'estime que la course de longue distance sur piste, d'une seule traite et sans relais, est la plus pénible. Elle oblige un homme, même bien supérieur à ses adversaires, à s'employer de bout en bout. Quelle que soit l'avance que vous vous êtes assurée, il vous est interdit de ralentir, sous peine de donner à ceux qui vous suivent de nouvelles ressources. Etant cons-

(1) Voir les n° 536 et suivants.

tamment sous leurs yeux, ils croiront à une défaillance de votre part et en profiteront pour vous rendre la course plus dure. De plus, il faut aussi faire entrer en ligne de compte la monotonie et l'uniformité du sol de la piste, qui contribuent à vous abrutir terriblement.

Comme pour tout entraînement physique, il faut avant tout apprendre à bien se connaître, afin de pouvoir rectifier par un travail méthodique les points faibles que vous pourriez avoir.

Je fixerai comme épreuve-type de cette catégorie : le Bol d'Or. Une course sur route, fût-elle d'une durée supérieure, ne peut lui être comparée. Lorsque, sur route, vous aurez distancé vos adversaires et qu'ils vous auront perdu de vue, il se produira chez eux une dépression morale qui rendra, par la suite, votre course relativement facile. Il est rare de voir un homme lâché régulièrement, revenir sur le leader.

En ce qui concerne le régime, je prétends qu'il n'y en a pas de général, pas plus avant que pendant la course. Chacun ayant un tempérament différent, tout le monde ne peut accepter la même alimentation. Ce qui est excellent pour un autre peut vous être néfaste. Une seule règle générale peut être établie, la voici dans toute sa simplicité. Elle devrait être inscrite en lettres d'or dans les cabines de tous les coureurs :

User de tout et n'abuser de rien.

Quand on s'engage dans une course, comme pour tout, il faut raisonner. Et pour bien la raisonner, il faut savoir ce que l'on entreprend : connaître ses adversaires et se connaître surtout soi-même.

Pour qu'un manager puisse vous rendre d'utiles services, il faut avoir en lui une confiance absolue, illimitée. Il faut pouvoir accepter tous ses conseils sans faire la moindre réflexion. De son côté, il doit avoir la même confiance et les connaissances nécessaires. Il doit en être de même pour les soigneurs et les entraîneurs.

Généralement, un bon coureur a tous ses frais payés par la maison de cycles dont il monte les machines.

Un Bol d'Or peut arriver à coûter, perdant, de 2.500 à 3.000 francs et, gagnant, 4.000 francs avec les primes qu'on alloue aux entraîneurs, soigneurs, etc... Le gain pour le vainqueur est de 4.000 à 5.000 francs, selon son contrat. Vous voyez, par conséquent, que ce n'est pas une affaire vraiment brillante. Si vous triomphez, le résultat n'est pas mauvais, mais songez aux pauvres coureurs qui ne prennent pas les places d'honneur; réfléchissez aux dépenses provoquées par l'entraînement, aux frais de toutes sortes que vous êtes obligé de faire et vous vous rendrez compte qu'il faut avoir un organisme bien constitué pour s'amuser à prendre part à de telles épreuves. Le sort des sprinters est vraiment plus doux que celui des stayers : regardez le nombre d'intermédiaires auxquels ceux-ci sont obligés de recourir, voyez l'effort prolongé qu'ils ont à fournir et vous constaterez l'inégalité qui sépare les deux catégories de coureurs. Je dois avouer que l'homme de vitesse est plus rare, mais l'inégalité n'en subsiste pas moins. S'il est vrai que chacun doit être payé suivant sa peine, il est injuste d'offrir des prix aussi élevés aux sprinters et aussi bas aux coureurs qui doivent tourner pendant des heures, avant de toucher un prix minime, si on le compare à l'effort fourni.

Pour le premier Bol d'Or que je courus en 1902 et où je me classai second derrière Huret et devant J. Fischer, ma réputation naissante m'avait empêché d'avoir un contrat brillant avec une grande maison de cycles. Je voulais cependant me révéler et je dois avouer que je n'eus pas à regretter les frais énormes que je m'était imposés. Mais lorsque j'eus fait la balance de mes dépenses et de mes gains, je constatai avec une certaine stupeur qu'il ne me restait plus que 75 francs de bénéfices. J'avais donc tourné pendant vingt-quatre heures sans relâche, pour la somme de 75 francs!

En 1904, l'année où je gagnai le Bol d'Or, couvrant 852 kilomètres, et précédant Léon Georget et Vanderstuyft, je n'avais pas mes frais entièrement payés par ma maison, aussi mon bénéfice ne s'éleva-t-il qu'à 1.800 francs.

Une course sur route comme Paris-Roubaix, la plus courte, peut rapporter au vainqueur de 3.000 à 3.500 francs et coûte environ autant à la maison. Bordeaux-Paris rapporte de 6.000 à 7.000 francs, gagnant, et coûte de 4.000 à 5.000 francs, pour l'organisation d'un bon service, voitures, soigneurs, et entraîneurs.

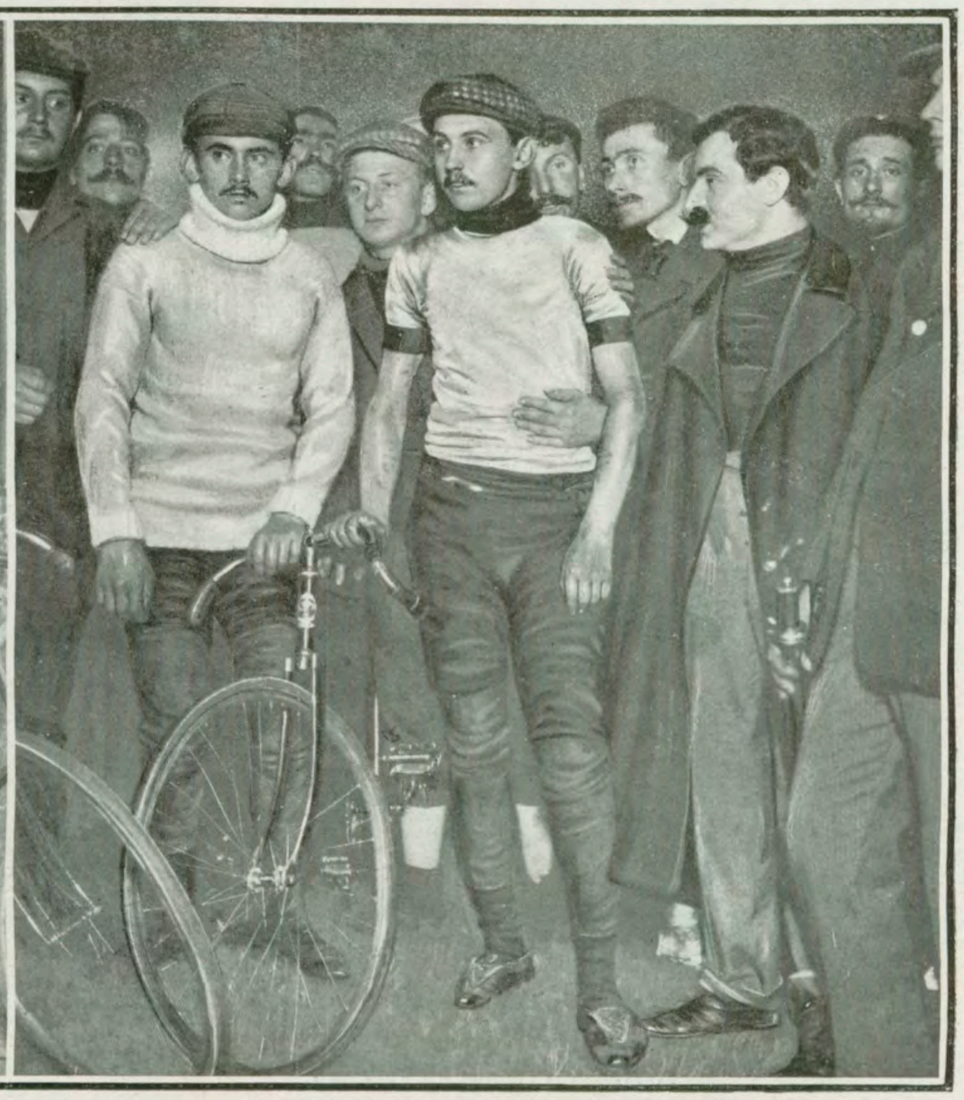
(A suivre.) LUCIEN PETIT-BRETON.

Le Bol d'Or de 1904.

Petit-Breton, pendant la course, descend de machine et se laisse photographier. Il triomphe, couvrant 852 kilomètres, devant Léon Georget et Vanderstuyft.

Une famille sportive.

Les trois frères Mazan avant le Bol d'Or de 1904 et le manager de Petit-Breton, Hunter, manager de Michaël. Petit-Breton couvre 45 kilom. 050 dans la première heure.

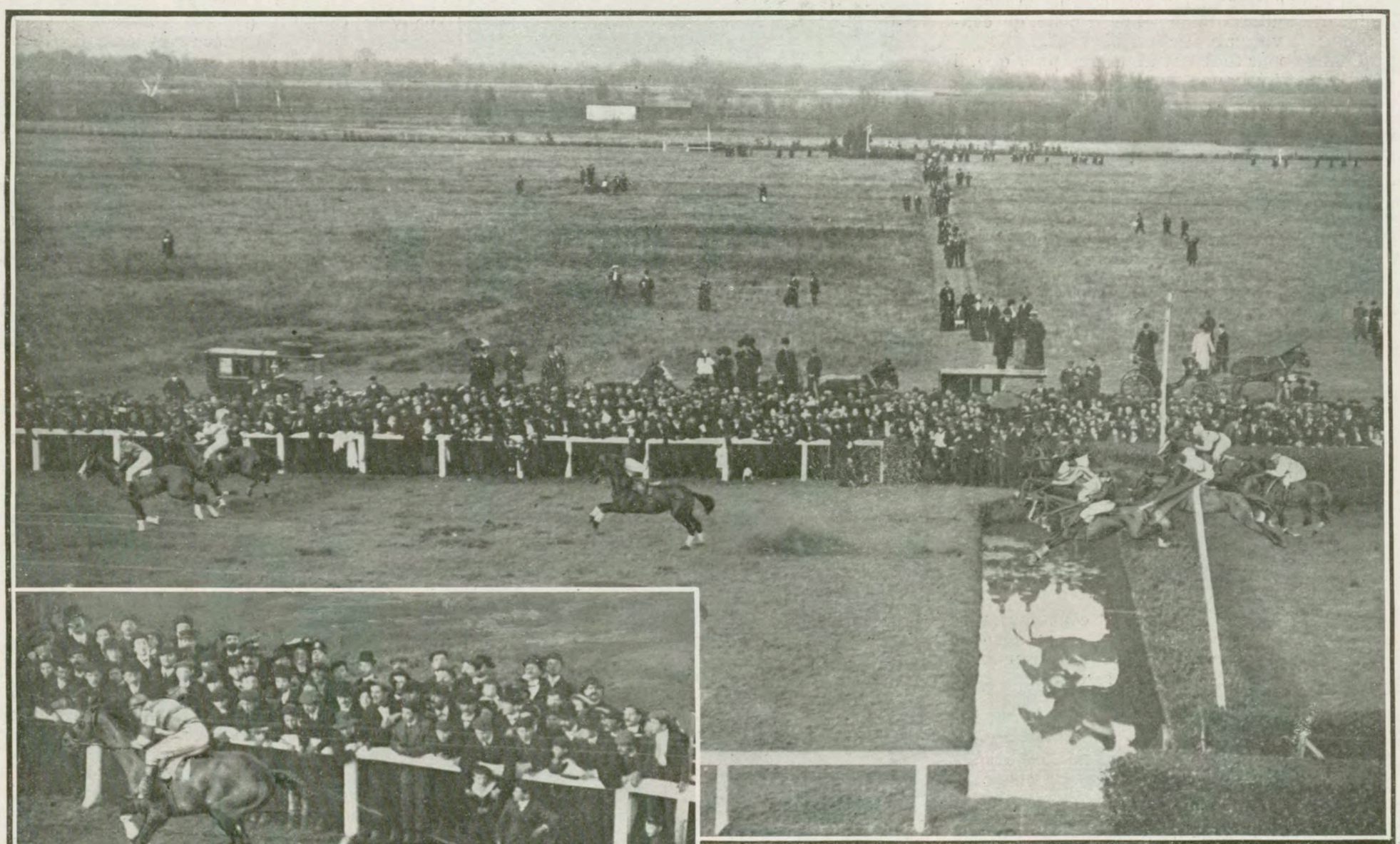


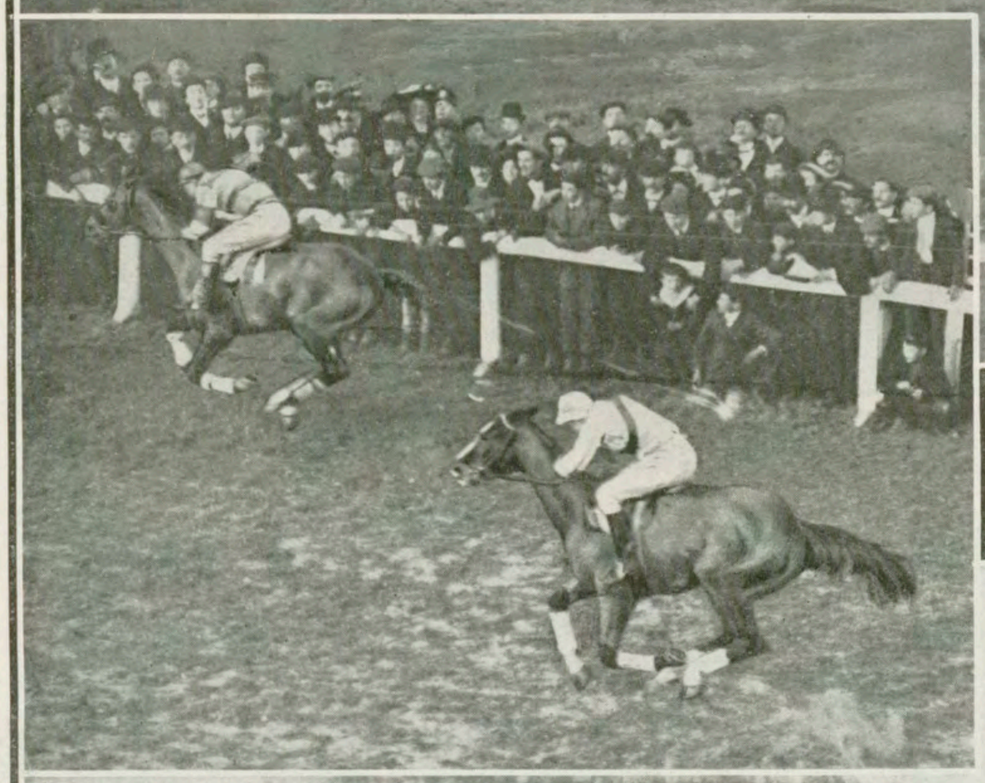
Les Six Heures de 1904.

Petit-Breton, vainqueur, et son frère Mazan, quatrième de la course des Six Heures. Petit-Breton a dépassé les 40 à l'heure, finissant avec une assez forte avance.

Photographies de notre envoyé spécial.

LE GRAND PRIX DE PAU





Le Grand Prix de Pau (steeple-chase, handicap, 25.000 fr., 4.300 mètres, Pau, 7 février). — Le saut de la rivière.

Bonfire s'est élancée en tête, suivie de Canada et de Don Carlos. Ces deux derniers culbutaient, le premier, au saut de la rivière, le second, au talus.

Arrivée du Grand Prix de Pau.

Malgré un bel effort, Roi du Monde n'arrivait pas à passer Bonfire qui terminait avec deux longueurs et demie d'avance. Alexandrine suivait à 10 longueurs.

Prix spécial de la Société des Steeple-Chases de France.

Don Carlos a mené le train pendant tout le parcours. Sur le plat, il était rejoint par Canada, puis Rêves d'Or, qui l'emportait de quatre longueurs.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*. Paris. H.-L. Motti — *Le Gérant :* CAMILLE LECESTRE.